من هنا
انطلقت الحضارة

الموانئ والمرافئ والمراسي القديمة
في
ساحل القطر العربي السوري

تأليف: العميد البحري حسين حجازي

جميع الحقوق محفوظة لدار أماني
للطباعة والنشر والتوزيع وللمؤلف معاً
١٥/٤/١٩٩٢ م

الطباعة : مطبعة الشام ـ دمشق هاتف ٢٣٩٥٧٥
اخراج : دار أماني
تصميم الغلاف : دار أماني

تقديم

قام عدد من بعثات أجنبية للتنقيب عن الآثار، مع بداية أعمالها في التحري عن الآثار في أقطار غرب آسيا وشمال أفريقية، بعمليات بحث عن المواقع الأثرية فيها وتسجيلها. وبذلك كان لها الفضل الأول في تعريف المهتمين بالآثار بهذه المواقع الأثرية الظاهر منها أطلاله فوق الأرض والآخر، الذي ما زال مطموراً في داخلها، كالتلال الأثرية، التي إنفردت بها أقطار غرب آسية بين أقطار العالم الأخرى.

ومن بين أشهر من قاموا بتسجيل المواقع الأثرية في بلاد الشام مثلا في نهاية القرن التاسع عشر الميلادي والنصف الأول من القرن العشرين كان المستشرقAllois Musil الذي اكتشف قصر عميرا... وعالم الآثار Max Freiherr von Oppenheim ، وعالم الآثار المشهور الذائع السيط في علم آثار غرب آسية وخاصة ما بين النهرين وسورية منها Anton Moortgat .

لقد سهّل هؤلاء العلماء، وبعض أمثالهم من الأجانب الباحثين ميدانياً في علم الآثار، سهلوا على المعاصرين لهم، وعلى خلفائهم أمر إختيار الموقع أو المواقع الأنسب من بينها لتنفيذ أعمالهم الميدانية فيها . . . ونحا نحو هؤلاء آخرون من العرب . . . .

ولكن لم يقم أحد ـ حتى الآن ـ ، أجنبيا كان هذا أم عربياً، بتسجيل كامل لمواقع أثرية بحرية على شواطىء قطر عربي . بل لا أغالي إذا ذكرت أيضاً أن أحداً لم يبدأ ـ حتى الآن ـ بعمل كهذا الذي تقدمه دار أماني للطباعة والنشر والتوزيع لقرّائها من العرب والأجانب في كل مكان :

لقد نفذ هذا العمل ميدانياً وبإمكانياته وقدراته ـ خاصة الفردية الذاتية ، ودون دعم من أية جهة كانت ـ العميد البحري حسين حجازي. إنه

ضابط في الجيش العربي السوري يهتم بالبحث في الآثار، والكشف الميداني عنها، وخاصة البحرية منها. يذكرني في قراءاتي بضباط أجانب قدامى عملوا ميدانياً في مجال الآثار خلال القرن التاسع عشر، وأوائل القرن العشرين الميلاديين ، أمثال : Leonard Woolley مكتشف الحاضرة السومرية أور في العراق والمدافن الملكية والتموزية فيها. والضابط الآخر هو المعروف باسم لورنسْ العربي :

والآن يضع العميد البحري حسين حجازي بين يدي القارىء - بكل تواضع - نتائج أعماله الميدانية التي أنجزها خلال عشرين عاماً من البحث والتحري حول الموانىء والمرافىء القديمة على شاطىء القطر العربي السوري البحري، ومؤكداً هو بنفسه - بالرغم من دقة دراسته وشموليتها في ذلك - أنها ليست سوى الخطوة الأولى على طريق البحث في هذا الموضوع ميدانياً ومخبرياً . . .

لقد كان المؤلف دقيقاً في مسألة تتبعه مراحل التغيرات، التي طرأت على مستوى سطح مياه البحر المتوسط عبر العصور القديمة، التي تخص موضوع مؤلفه هذا، وكان دقيقاً أيضاً في وصفه واقع حال الموانىء، والمرافىء، والمراسي، التي كانت قائمة في الخلجان، أو في مصاب الأنهار خلال العصور القديمة. ومع ذلك يحث بنفس الوقت، وفي نهاية كل ملاحظة، الآثاريين للبدء بعمليات تنقيب علمية عن الآثار في هذه المواقع لإنتشال اللقى الأثرية من تحت مياه البحر ، أو من باطن رواسب مصاب الأنهار في البحر المتوسط.

لقد إستخدم المؤلف العميد البحري حسين حجازي أيضاً الأسماء المحلية لكثير من المواقع ، فسهَّل بذلك على الباحثين أمر الوصول إليها بمجرد إستفسارهم من أهل المنطقة على مكان وجودها . ولكن المخططات ، التي وضعها بنفسه لحالة هذه المواقع الراهنة تكفي الباحث الجديد أيضاً لتحديد أمكنتها ميدانياً بسهولة تامة .

وتوصل المؤلف في كثير من مشاهداته وأبحاثه القديمة إلى تحديد مواقع

عدد من المرافىء القديمة، التي كان يُظن أنها في مكان آخر. كما صحح أيضاً في كتابه هذا بعض المشاهدات التي دونها أجانب عن بعض هذه الموانىء . . . . يجعل المؤلِّف ـ العميد حُسين حجازي ـ مشاهداته الميدانية ووصفه الدقيق لواقع الموانىء، والمرافىء، والمراسي، وملاجىء السفن البحرية، أكثر حيوية بطرق تساؤلاته وتفسيراته أحياناً لها مما يضفي على هذا الوصف والمشاهدات بالإضافة إلى التجديد في المضمون، سعة في القراءة وجمالاً في أسلوب نصوصها. ولا أُبالغ إذا قلت أن هذا العمل خطوة متقدمة متطورة في علم الآثار البحرية ليس في سورية وفي البلدان العربية فحسب، بل في العالم أجمع . . . .

عسى أن يكون هذا العمل حافزاً لآخرين لمتابعة تنفيذه وإكماله في المستقبل . . . .

حمص في ١٩٩٢/١/١٥

الدكتور

توفيق رفيق سليمان

مقدمة

سوريا الطبيعية قلب العالم القديم ، وجسر مرت عليه مختلف الشعوب ، وكل وطأة قدم منها تشهد بذلك . فقد عرف ثراها أول تجمع بشري ، وفي ربوعها تشكلت أول بؤرة حضارية في التاريخ ، ومنها انطلقت المعرفة والثقافة والخبرة في جميع الاتجاهات ، وانتقلت الحضارة من موانئها تحمل بذور الخير والتقدم والرقي للإنسانية ، منذ أقدم العصور . وهذا ليس بالشيء الجديد ، ولا بالغيب المجهول ، بل هو حقيقة راسخة ، لا تقبل الجدل ! . فالتاريخ يخبرنا بذلك . وما تجود به معاول علماء الآثار ، من وقت لآخر ، يرسّخ هذا الواقع . وما يُفَك رموزه من رُقُم ، لا مجال للشك فيه . فنحن أمام صفحة ناصعة ، من الضياء المشرق ، الذي أنار طريق البشرية ، وانتقل شعاعه من مكان إلى آخر ، بكل يُمن ويُسر ، عبر هذه الثغور .

ومع هذا ، يبقى السؤال التقليدي الذي يطرح نفسه ، ويسأل عنه كل مهتم بهذا الشأن ! . ما هي هذه الموانىء وأين توجد ؟ !

لا شك في أن العديد من تلك المرافىء معروف تاريخياً ، وبعضها لا يزال مستخدماً حتى الآن . لكن معظمها لم يزل في طيّ النسيان ، لعدم المعرفة بها ، أو التعرف عليها ، أو دراستها من قبل المختصين بعلم الآثار .

وبحث من هذا القبيل حول الموانىء والمراسي القديمة ، ليس بالعمل السهل ، بل هو شاق وعسير ؛ فالمعلومات المتوافرة شحيحة ، والعمل في هذا المضمار ليس في متناول كل يد ، وهو بحاجة إلى تضافر جهود ومساعي وإمكانيات جهات عديدة ، لا يحققها عمل فردي معين . لذلك ، سأكتفي

هنا فقط بدراسة الموانىء والمراسي القديمة في ساحل القطر العربي السوري ، التي يسر لي وقتي مشاهدتها والتعرف عليها خلال عشرين عاماً ، من المجهود الشخصي في هذا المجال .

ومع ذلك أعتقد ، أنه لا زال هنالك الكثير من تلك الإنشاءات البحرية الحيوية ، والملاجىء الطبيعية الآمنة ، والمحطات التجارية ، التي كانت تؤمها السفن ، في ساحل القطر العربي السوري ، لم يتم التعرف عليها بعد ، حتى الآن . ولا أشك في أن عملي هذا لم يصل حد كمال البحث العلمي ، بل أُقِرُّ وأَعتَرفُ ؛ أنه محاولة أولية للتعرف بهذا العمل الأثري المبني على خبرة عملية بإمكانياتي الخاصة .

ومن المعروف ، أن التنقيب عن الآثار في البحر علم جديد ، ودراسة الموانىء القديمة ، والبحث عن الآثار البحرية فيها ، لم ينفّذ بعد إلا ضمن حدود ضيقة وفي أماكن قليلة من العالم . وفي بحثنا هذا ، نكون قد بدأنا الخطوة الأولى في أول إنجاز يُنفّذ من نوعه في الوطن العربي .

فإلى مزيدٍ من العمل ، يتبعه خطوات ثانية ، ومبادرات أخرى مقابلة ، وعلى الله التوفيق .

العميد البحري
حسين حجازي

الفصل الأول

طرق التجارة في البحر

الإتصال البحري قديم جداً وخاصة عند الإنسان ، الذي عاش قريباً من البحر . إذ من البَدَهِيّ ؛ أن يتعلم مثل هذا الإنسان المفكر بفطرته أشغال البحر ، ويتقن عمله ويتأقلم مع مهنته وحياته الجديدة ، ويتفوق بذلك على آخرين غيره كبحّار مُبدع . وإلّا لما كان هنالك كشوف ، وتبادل معرفة وخبرة ، وباب رزق أو موطن آخر له . وبفضل ذلك ؛ حدث العديد من اللقاءات والتمازج بين الجماعات البشرية وخاصة ما كان منهم في الجزر أو القارات المنعزلة . وكان ثمار ذلك ، عادة ، ولادة حضارة جديدة ، والأمثلة على ذلك عديدة في التاريخ .

ولكن لم يمتطِ الإنسان بادىء ذي بدء صفحة الماء ، وإنما نزل إلى مياهه الضحلة ، ليصطاد قوت يومه . ولم يستخدم السفن بداهة في ذلك الحين ، وإنما استعمل أي شيء يمكن أن يطفو فوق سطح الماء . وعندما تمكن يوماً من الحصول على سفينته الأولى ، أصبح النقل البحري منذ ذلك الحين أسهل وأرخص طريقة لنقل الأحمال ، إلى أي مسافة مهما بعدت . وهذه هي النقطة ، التي تبدأ عندها ، في الواقع ، قصة رواد البحار .

والبحر المتوسط بحيرة داخلية في العالم القديم ؛ ترعرعت على شواطئه حضارات زاهية منذ أقدم العصور ، وشهدت مياهه تمازج أمم شتى مخرت عباب يمّه ، كما قارعت أمواجه سفن من جنسيات عديدة تسعى للتجارة والتقارب بين مختلف شعوب بلدانه ، وعلى صفحة مائه نشبت معظم المعارك

البحرية الحاسمة في التاريخ القديم .

وإن كان للملاحة في بلاد ما بين النهرين والخليج العربي دور كبير في التقدم الحضاري الإنساني ، وكذلك كان للملاحة في النيل والبحر الأحمر دور مماثل ، فإن الملاحة في البحر المتوسط بالمقابل كانت لا تقل أهمية عن ذلك ، اكدتها وثائق مكتوبة ، لم يعثر على مثيل لها في مناطق أخرى من العالم .

وطالما أطلقت الأمم القديمة أسماء عديدة على هذا البحر : بحر أمورو العظيم ، البحر الكبير ، البحر الأعلى ، بحر مغرب الشمس . كما ذكرته معظم الشعوب المحيطة به في ملاحمها ، وفتنت به وتغنّت دون غيره من البحار ؛ لأنها لم تعرف سواه زمناً طويلاً . ألا يجوز أن نسميه البحر القديم!؟ . . أما بداية التجارة البحرية ، فإنه لا يوجد ما يعتمد عليه بطبيعة الحال قبل التاريخ المسجل ، إلا ما يعثر عليه علماء الآثار من لقى هنا وهناك . وأول وثيقة تزودنا بمثل هذه المعلومات ، عُثر عليها في مصر . إذ خَطَّ أحد كتبة الفرعون « سنفرو » ، حوالي عام ٢٦٥٠ ق . م ، الكلمات التالية : « استيراد حمولة أربعين سفينة من كتل خشب الأرز »[1] . وهي أولى الكلمات المدونة ، عن حجم التجارة البحرية ، في العالم القديم .

فقد كانت مصر بحاجة إلى هذه المادة ، وهي غير متوافرة فيها ، لذلك اتجهت أنظار الفرعون « سنفرو » إلى الشمال : إلى « بيبلوس » ؛ حيث تنمو الغابات بكثرة ، للحصول على خشب الأرز من هناك . وربما رفع أسطول مراسيه ، وأقلع من موانىء فينيقيا يحمل هذه الشحنة ، واتجه إلى مصر . أو أن هذه الكمية الكبيرة من الحمولة ، قد وصلت تباعاً إلى مصر ، على متن سفن عديدة ، ومن جنسيات مختلفة . لكن الأهم من ذلك ، هو قدم تلك التجارة بعيدة المدى ، بين مصر وبيبلوس ، حتى أطلق على مثل هذه

١ ـ ليونيل كاسون ، رواد البحار ، ترجمة جلال مظهر ، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر ، القاهرة ـ نيويورك ، أيار ـ ١٩٦٠ م ، ص : ٦ .

السفن ، التي تنقل خشب الأرز أو أي تجارة أخرى ، اسم « سفن بيبلوس » أو « ليبينت »[٢] ؛ سواء كانت هذه السفن تعمل بين بيبلوس ومصر ، أو مع أي جهة أخرى . وقد وجد علماء الآثار ، في مقابر فراعنة الدولة القديمة ، جراراً وقوارير وأباريق صنعت في سوريا ومصر ، قبل عهد الفرعون « سنفرو » . كما أنهم عثروا أيضاً ، أثناء التنقيب في فلسطين وسوريا ، على أشياء لا تولد أي التباس ، في أنها قد استوردت من غير المصانع المصرية . ولاشك ، أن التجارة البحرية ، قد قطعت أشواطاً كبيرة قبل ذلك ، ولم تصلنا أخبارها بعد حتى الآن . وإلا لما فهمنا كيف انتقلت الحضارة الإنسانية ، من بؤرتها الأولى في سوريا ، إلى قبرص وكريت ، عن طريق البحر ، في العصر النيوليتي[٣] .

وهنالك أدلة أثرية كثيرة على وجود علاقات تجارية واسعة ، بين مدنيات البحر الأبيض المتوسط فيما بينها ، وبين غربي أوروبا ، في عصور موغلة في القدم . فنصال الزجاج المعدني ، من الألف الثامنة قبل الميلاد ، التي عُثر عليها في كهوف شبه جزيرة البيلوبونيز اليونانية ، مصدرها جزيرة « ميلوس » . كما أن المستوطنات السكنية على جزيرة « كيوس » ، والتي تعود إلى نفس الفترة من العصر الحجري المتوسط ، لايمكن أن يفسر وصول سكانها إلى هذه الجزيرة إلا بحراً[٤] . وقد عُثر في بريطانيا على أطواق من الخرز المصري القديم ، ووجدت نقوش على « ستونهنج » تشبه شبهاً كبيراً شكل البلطتين ؛ وهو رمز عشتار المفضل عند أهل جزيرة كريت القدماء . وفي بريتاني بفرنسا ، عُثر على عقود من معدن الفوسفات الأخضر النادر ،

---

٢ ـ ت . إيريك، الحياة في مصر في الدولة الوسطى ، تاريخ العالم ، الجزء الأول ، ص : ٥٩٠ .

٣ ـ فراس السواح ، لغز عشتار ، سومر للدراسة والنشر والتوزيع ، قبرص- نيقوسيا ، الطبعة الأولى- ١٩٨٥ م ، ص: ٢٢ .

٤ ـ جورج باس ، رواد الملاحة والإبحار في البحرالمتوسط والشرق الأدنى ، نشرة خاصة باللغة الإنكليزية رقم- ٢ ، ص:١٢ .

يظهر أن موطنه الشرق الأوسط . كما وُجد في اسبانيا أواني ودمى صغيرة ، تشبه كثيراً نماذج لها ، عُثر عليها في آسيا الصغرى[٥] .

لاشك في أن عدداً من هذه الأشياء قد نُقلت عن طريق البر ، إلى بعض هذه الأماكن . ولكن بعضها الآخر ، لايمكن أن يكون إلا قد حُمل على متن السفن ، التي شقت لها طريقاً بحرياً ، إلى حيث فرغت حمولتها ، في عصور ما قبل التاريخ . فكيف أبحرت تلك السفن ياترى؟ . .

من الطبيعي ، أن الربان الأول لم يركب سفينته ، ويغامر رأساً في أعالي البحار . وإنما لازم الشاطىء في إبحاره ، وانتقل من مكان إلى آخر على مرأى من اليابسة ، للوصول إلى المكان الذي يقصده . ولم تكن جميع الموانىء في العصور الغابرة ، مجهزة بحواجز أمواج وأرصفة ، كما هو عليه الحال الآن . بل كانت السفن ترسو إلى الشاطىء ، وتمد سلالمها إلى البر ، لتداول عملية الشحن والتفريغ ونقل وتحرك الركب والركاب . وقد استخدمت المجاذيف في البداية لدفع السفن ، قبل أن يتم اختراع الشراع ، وتسخير الريح للإنتقال ، في الإتجاه المطلوب . كما أبحرت السفن نهاراً وتم سحبها إلى الشاطىء ليلاً ، لتناول الطعام ولتأخذ قسطاً من الراحة . وكانت السفن في البداية صغيرة ، قليلة المتانة ، لاتتحمل الأمواج العاتية . لذلك اختار الملاحون الأوائل الوقت المناسب من السنة ؛ حيث تسكن الرياح وتهدأ الأمواج ، للإبحار في سفنهم بأمان . ومضى زمن طويل ، دون أن يتجرأ ذلك البحار الرائد المجهول ، من أن يبحر في سفينته في أعالي البحار . ويوم غامر بحياته وفعل ذلك ، فأي الطرق سلكها في البداية ؟ وكما هو معلوم ، فالصيف هو أفضل وقت للإبحار من السنة ، في البحر القديم . ويبدأ ، عادة ، موسم الإبحار ، من منتصف نيسان تقريباً ، وينتهي في أواخر تشرين الأول حتماً . وفيما عدا هذه الأشهر ، الصالحة للملاحة والإبحار ، بالنسبة لسفن ذلك العصر ؛ فإن لم تستطع السفن من أن تكمل دورة رحلتها

٥ ـ ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٤ .

بالعودة إلى مينائها ، أو إذا أرغمتها الأحوال الجوية على أن تتأخر عن موعد وصولها ، عدا عن أن الحاجة أحياناً أو الظروف الخاصة في بعض الحالات قد تتطلب أن تبحر السفن في غير موعدها . بذلك ، كانت السفن تجد نفسها ، في بعض الأحيان ، مضطرة إلى البقاء في إحدى الموانىء الواقعة على خط تجارتها ، طيلة فصل الشتاء ، بانتظار موسم الإبحار ، لاستئناف الرحلة ، والعودة إلى الوطن . ومن الملاحظ أن سجلات الفرعون « سنفرو » لا تذكر الطريق التي سلكتها سفن بيبلوس ، بين جبيل والموانىء المصرية ، وهي تحمل شحنات خشب الأرز جيئة وذهاباً ، سنة بعد أخرى . مع العلم ، أن ظروف الطقس والرياح المحلية في الفصل المناسب للإبحار ، هي التي تملي على السفن وجوب اتباع هذا الطريق أو ذاك .

فعندما تقلع مثل هذه السفن من ميناء « بيبلوس » وتبحر في طريقها إلى مصر ، وهي محملة بهذه الشحنة الكبيرة ، تتأثر بالتيارات البحرية الجنوبية والجنوبية الغربية السائدة ، والرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، التي تهب بصورة عامة صيفاً على خط عرض /٣٠°/ ، في نصف الكرة الأرضية الشمالي . وهي نفس الرياح الشمالية التي تهب صيفاً من البحر الأسود إلى بحر إيجة ، ومن جنوب أوروبا إلى الشمال الإفريقي ، عبر حوض البحر المتوسط . وتتفاعل هذه الرياح مع التيارات الهوائية الصاعدة من الصحراء الكبرى والجزيرة العربية ، ويتغير مسارها ، لتأخذ إتجاهات وأسماء محلية مختلفة . وهذا ما كان يجدد موعد الإبحار في البحر القديم .

وهنا ، في شرقي البحر المتوسط ، يُطلق على هذه الرياح حالياً اسم « العناصل والبرونزات » ، وتهب كل منها لمدة أربعين يوماً باستمرار وعلى التوالي . وبإمكان هذه الرياح ، عندما تشتد بما فيه الكفاية ، أن تدفع سفن ذلك العصر نحو الشاطىء ، بكل سهولة . وهكذا ، كان الخيار الوحيد للسفن في هذه الحالة ، هو الإلتجاء إلى الموانىء ، والملاجىء ، والمراسي ، والخلجان القريبة . أما ليلاً ، وقريباً من الجبال المرتفعة ، وخاصة جبال

لبنان ؛ فإن الرِّيح تبرد بما فيه الكفاية ليتم تبادل نسيم البر والبحر . بالإضافة إلى أن الرياح الغربية ، التي تهب من البحر تخف حدتها عادة مساءً وصباحاً . وفي النصف الأخير من الصيف ، ومع بداية الخريف ، تهدأ الرياح الغربية عموماً ، وتبدأ الرياح الشمالية والشمالية الغربية الخفيفة بالتناوب نهاراً ، ليتحول الريح إلى شرقي ليلاً . وهكذا ، يكون باستطاعة السفن الإبحار نهاراًوليلاً ؛ حسب ظروف الموقف ، والإنتقال على مراحل من مكان إلى آخر ؛ تبعاً لحالة الطقس . وذلك ، بالإستفادة من هذه العوامل المساعدة ، التي برع في استثمارها البحارة الأقدمون .

أما في طريق العودة ، من مصر إلى الموانىء الفينيقية ، فالإبحار بموازاة الشاطىء هو طريق آمن . لكن الإنحدار مباشرة بخط مستقيم ، سواءً كانت السفن مشحونة أم فارغة ، سهل للغاية ، وهي تندفع بسرعة أمام تلك الرياح والتيارات المذكورة التي تزيد من سرعتها ، وبالتالي تختصر المسافة ، ويقل الوقت اللازم للوصول . أليس لهذا شقت السفن لها طريقاً في أعالي البحار ! ؟ ونحن نعلم كذلك ؛ أن الآنية الحجرية المصرية التي وجدت في كريت ، تشبه كثيراً تلك التي كانت تصنع في مصر ، حوالي سنة ٢٧٠٠ ق.م . أما الأواني الفضية ، التي وجدت في قبر الفرعون « أمنمهعت الثاني » من الأسرة الثانية عشر (١٩٣٥ - ١٩٠٣) ق.م ، من النوع الذي يصنع في كريت[٦] . وهذا يشير إلى أنه قامت علاقات تجارية واسعة ، بين المصريين والمينويين ، منذ زمن مبكر جداً . ولكن هوية السفن التي قامت بهذا الدور غير معروفة بالضبط ! . فهل شُحنت هذه التجارة على السفن المينوية أو المصرية!؟ . . أم أن سفناً أخرى قد قامت بهذا الدور ؟ .

ليس هنالك أدلة أكيدة تجيب على هذا السؤال ، بل من الواضح . أن السفن المصرية قد بُنيت في بداياتها الأولى ، للملاحة النهرية لا لمقارعة أمواج

٦ - نفس المصدر السابق ، ص: ٢٥ .

البحر العاتية[٧] ، وأن المصريين قد تعلموا صناعة السفن من غيرهم ، ممن كانوا أكثر خبرة في الملاحة البحرية ، ألا وهم الفينيقيون بلا منازع[٨] . وإن كان لايُستبعد أن تكون السفن المصرية والمينوية هي التي قامت بهذا الدور ، أو بعضه على الأقل . فالسفن المينوية قد أبحرت أبعد من ذلك ، والسفن المصرية قد أبحرت نحو الجنوب إلى (بُنت) ، ونقلت الجيوش شمالاً إلى فلسطين والساحل السوري . ولكن طريق التجارة في ذلك الوقت ، كان عن طريق الساحل الفينيقي . وإن كانت الرحلة بين مصر وكريت رأسا غير مستحيلة ، لكن الخط الساحلي هو ، الذي كان مفضلاً ، والسفن الفينيقية كانت لاتزال هي الوسيط الوحيد ، لسيطرتها على طريق التجارة البحرية ، في شرقي البحر المتوسط ، منذ أقدم العصور . وأما السفن المينوية ، فقد اتجهت غرباً ، وكان لها السيادة على القسم الأكبر من غربي البحر المتوسط . ولكن بنفس الوقت اشترك الفينيقيون والمينويون جنباً إلى جنب ، بنقل التجارة المصرية . وقد أظهرت رسوم سفن مقبرتي « رخمير » و« كينامون » من القرن الخامس عشر قبل الميلاد ، حقيقة هذا الدور[٩] .

وصل المينويون إلى مقدونيا في الشمال ، وجنوباً إلى ليبيا ، وغرباً إلى سردينيا ، وقد ملؤوا العالم القديم بتجارتهم ومصنوعاتهم الجيدة ، وتباهى الناس في اقتناء روائعهم ، ولبست نساء العالم القديم ثياب فاتناتهم ، وتزين شباب العصر بزي فتيانهم ، طيلة فترة ازدهار الحضارة المينوية ؛ من سنة ١٨٠٠ - ١٥٠٠ ق . م .

حمل الكريتيون حضارتهم إلى أرض اليونان ، ثم حدث أن غزاهم اليونان بعد سنة ١٥٠٠ ق . م بقليل ، فاحتفظوا بكريت وبموقعها الممتاز

---

٧ - نفس المصدر السابق ، ص: ١٦ .

٨ - جيورجيو فينياتي ، ترجمة أحمد الأورفلي ، السفن، إديتريد - جينيف ، عام ١٩٧٦ م ، ص: ١٢ .

٩ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٢٠ - ٢٢ .

تحت أيديهم ، وأنشؤوا مستعمراتهم الخاصة في ما وراء البحار : بجوار سيراقوزة في صقلية ، وتارنتو في إيطاليا ، وفي رودس ، وقبرص وعلى طول الساحل الفينيقي . وهكذا أصبح اليونانيون في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد وحتى نهايته أمة عظمى في البحر الأبيض المتوسط ، وعرفت هذه الفترة بالعصر المسيني . فإين كان يمر طريق التجارة في ذلك الوقت ؟

ويمكن اعتبار البحر المتوسط وكأنه بحيرة شبه مغلقة منذ القدم ، ولهذا كانت الملاحة فيه سهلة للغاية في كل العصور . إذ لا تصب على شواطئه باستثناء النيل أنهار كبيرة ، وحركة التيارات الناتجة عن المد والجزر شبه معدومة ، بما فيه الكفاية ؛ بحيث لا تؤثر على حركة الملاحة البحرية . بل هنالك دورة تيار بحري معروفة تجري بانتظام ، بصورة عامة ، عكس عقارب الساعة ، وبسرعة وسطية من /١ ـ ٣/ عقدة في الساعة . وهذا يساعد على إبحار السفن ، خلال موسم الإبحار الصيفي ، من دلتا النيل ، على امتداد الساحل الفينيقي أو مروراً بجزيرة قبرص ، إلى ساحل آسيا الصغرى الجنوبي ، ومن ثم إلى جزيرة كريت . فهذا الإنحناء الطبيعي في ساحل البحر المتوسط ، بين فينيقيا وقيليقيا ، يسهل الإقتراب والتعرف على معالم الشاطىء ، عند الإقلاع من مصر بخط مستقيم نحو الشمال ، بدلاً من ملازمة الشاطىء باتباع طريق الإبحار القديم ، وخاصة بعد تطور السفن ، والإعتماد أكثر على تسخير الريح واستخدام الشراع .

وأما في طريق العودة ، فتسير الأمور بسهولة أكثر ، عما هو الحال باتباع طريق الإبحار القديم . فالرياح الشمالية ، التي تهب طيلة أيام الصيف ، من بحر إيجه على القسم الشمالي من البحر الأبيض المتوسط ، تدفع السفن أمامها جنوباً ، بكل سهولة ويسر . وعندما تقطع السفن الخط الواصل بين جزر قبرص وورودس وكريت ، تتابع الرياح الموسمية الغربية والجنوبية الغربية ، دفع السفن نحو الأراضي المصرية والليبية ، بشكل مناسب

للإبحار[١٠] .

وُجدت آثار الخزف المسيني بكثرة ، على طول شاطىء آسيا الصغرى ، وفينيقيا ، وفي أطلال تل العمارنة في مصر . وهذا دليل على الطريق ، الذي اتبعته التجارة ، في هذه الفترة . فقد أبحرت السفن الميسينية شمالاً وشرقاً ، إلى الشاطىء الغربي لآسيا الصغرى . وجنوباً ، إلى جزيرة كريت . واتجهت نحو الشرق ، عن طريق رودس وقبرص ، إلى الموانىء الواقعة على ساحل الشمال الفينيقي . وكان الميسينيون يرسون عادة في موانىء فينيقيا ، ويتركون للسفن الفينيقية حمل بضائعهم المرسلة إلى مصر ، وينتظرون رجوعها لإعادة شحن سفنهم بما يكون الفينيقيون قد جلبوه معهم من هنا وهناك . وهي غالباً شحنة من ورق البردي ، الذي أطلق عليه اليونان اسم « بيبلوس » ، نسبة إلى الميناء الذي يشحن منه على سفنهم ، تماماً كما فعل المصريون قبلهم وأطلقوا هذا الإسم على سفن « جبيل » ، التي كان يشحن منها خشب الأرز باستمرار ، إلى معظم بلدان العالم القديم . أما رحلة الميسينيون نحو الغرب ، فلربما كانت إلى جزيرة كريت أولاً ، ومن ثم حذاء الشاطىء الغربي لليونان ، وعبر البحر الأدرياتيكي ، إلى صقلية ، وغيرها من جزر وشواطىء غربي البحر المتوسط . ومن الملاحظ أن في هذه الفترة بالذات ، كانت موانىء فينيقيا أكثر ازدحاماً من غيرها بالسفن ، إذ كانت ترسو فيها سفن من جميع الجنسيات . وكان الأسطول التجاري الفينيقي يلتقي بها ، ويمدها بالتجارة الآتية من مصر وقبرص وكريت واليونان وغيرها من بلدان العالم القديم . فكانت صيدا وصور وبيروت وأرواد وغيرها ، شبيهة بموانىء سنغافورة أو الإسكندرية أو أي مركز من مراكز التجارة العالمية متعددة الألسن ، في الوقت الحاضر . وقد عاشت جالية كريتية في أوغاريت إبتداءً من سنة ١٨٠٠ ق . م ، وحل مكانها جالية يونانية

---

١٠ ـ ج .ل . مايرز ، قيام المدنيات المنظمة ، تاريخ العالم ، الجزء الأول ، ص: ٤٩٤ .

اعتباراً من عام ١٤٠٠ ق.م[١١] .

واستمرت السفن التجارية أزماناً طويلة تجتاز البحر بين مصر وفينيقيا ، حاملة الخشب والخمر من سوريا ، في مقابل المنسوجات والبردي والجلود من مصر . ولكن القرصان كان دائماً حيث توجد التجارة الشرعية ، وشيئاً فشيئاً حلت القرصنة محل التجارة ، ولم تعد الدول البحرية ترسل أساطيل تجارية سلمية فقط ، وإنما أرسلت السفن الحربية لحراستها ، وأحياناً كانت بعض الدول ترسل أساطيل من القرصان لا غير . وبهذا الخصوص ، كتب المؤرخ اليوناني « توسيديدوس » يقول : **« عندما عرف اليونان وغيرهم من شعوب الأعصر القديمة التي كانت تقطن على السواحل أو في الجزر طريقهم إلى البحر انقلبوا قراصنة »**[١٢] .

ومثل هذه الصعوبات ، التي كانت تعترض طريق التجارة الشرعية ، وضعت مصر في موقف حرج ، في فترة ضعفها وفساد التجارة بين موانئها ، وبيبلوس في الشمال . ورحلة « وينامون » البحرية[١٣] ، التي تروي لنا حكاية تاجر من تجار القرن الحادي عشر قبل الميلاد ، تبين بنفس الوقت أن طريق التجارة القديم كان لا يزال موازياً للساحل ، ويتم الإنتقال من ميناء إلى آخر ،لكن في هذه المرة خوفاً من القرصان ، على ما يظهر ، لا غير .

وهكذا ، انحصر ما تبقى من تجارة في أيدي التجار الفينيقيين ، اعتباراً من بداية الألف الأول قبل الميلاد ، واحتفظوا بطرق مواصلاتهم سراً ، حتى لا ينازعهم فيها منازع[١٤] . إذ حدث يوماً ،أن اتبع بحار غريب أحد التجار الفينيقيين ، ليعرف طريق التجارة ، فدفع الفينيقي سفينته إلى الصخور ،

١١ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ص: ٣٠ - ٣٢ .

١٢ - المصدر الأخير ، ص: ٥٨ .

١٣ - كاهن مصري ؛ أرسله رؤساؤه في وقت ما من القرن الحادي عشر قبل الميلاد ، في مهمة خاصة إلى « بيبلوس » ، للحصول على خشب أرز لبنان .

١٤ - محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر - لبنان ، عام - ١٩٧٩ م ، ص: ٤٩ .

وحطمها ، ليمنع ذلك . وقد عوضته الحكومة تعويضاً مالياً كاملاً ، عن الخسارة التي لحقته تمجيداً لهذه الفعلة البطولية ، التي أتاها في صالح الدخل القومي[١٥] . وقد اشترك الفينيقيون في عمليات تجارية شهيرة ؛ فحوالي عام ٩٧٠ ق .م ، كانوا يزودون الملك سليمان بخشب الأرز اللازم لبناء معبده ، عاماً بعد عام . وبهذا ، احتكرت فينيقيا فعلاً طرق التجارة الممتدة ، من مصر في الجنوب إلى آسيا الصغرى في الشمال ، ومن رودس وقبرص إلى كريت في الغرب ، مدة الثلاثة قرون الواقعة بين ١١٠٠ ـ ٨٠٠ ق .م[١٦] . وكانت الحدود الغربية للدنيا القديمة في هذه الفترة ، تنتهي عند صقليا وسردينيا . وقد أسس الفينيقيون مستوطنة « يوتيكة » ١١٠١ ق .م في شمالي أفريقيا ، قريباً من تونس الحديثة ، في طريقهم نحو الغرب ، بحثاً عن المعادن الثمينة ، حيث بلغهم على ما يظهر شائعات تقول بأن هناك نحو الغرب أقاليم يمكن أن يجدوا فيها الفضة والقصدير بكثرة . وعندما اجتازوا أعمدة هرقل ، أسسوا مستوطنة « قادس » ١١١٠ ق .م على الساحل الإسباني ، في طريق التجارة نحو الشمال . كما أسسوا بنفس الوقت مستوطنة « ليكسوس » على الساحل الإفريقي ، للإتجاه نحو الجنوب . وبذلك انطلقوا بحثاً عن مصدر القصدير ، فوصلوا إلى جزر القصدير ، وما هي في الواقع إلا « كورنوال » بإنكلترا . وللحصول على الذهب وجلود الحيوانات المفترسة والعاج والعبيد ، وصلوا حتى « غانة » ، فيما بعد[١٧] . وهذا أعظم خط بحري أسسه الفينيقيون من صور حتى انكلترا ، وجنوبي أفريقيا . وقد حرصوا دائماً على عدم إيجاد منافسين لهم ، ولذلك فإنهم لم يبوحوا بشيء عن هذا العمل فحسب ، وإنما عمدوا أيضاً إلى أن يحيطوا مشروعاتهم هذه بقصص البحارة ، المليئة ولاشك بأحداث عن الوحوش البحرية والسفن

---

١٥ ـ ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٨٦ .

١٦ ـ ليونيل كاسون نفس المصدر ، ص: ٨٩ .

١٧ ـ محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ،ص: ٤٩ .

الغارقة ، التي يقشعر منها البدن ، ويقف لها شعر السامعين[١٨] .

لقد أسست صور في حوالي سنة ٨١٤ ق.م مستوطنة « قرطاجة » ، وقامت بتنفيذ برنامج توسعي خاص بها ، فأرسلت حملات ، تستكشف مواقع جديدة وتستولي عليها ، وتسيطر وتقود منها مركز العمليات التجارية في الغرب ، وبذلك أصبحت فينيقيا إحدى القوى الكبرى في الدنيا القديمة .

وعندما كانت فينيقيا تجوب البحار الشرقية والغربية في حرية مطلقة ، كانت اليونان تستعيد مكانتها التجارية شيئاً فشيئاً ، وما إن انتهت من الإضطرابات ، التي خلفها المهاجرون الغزاة حتى انتشرت سفنهم التجارية والحربية مرة ثانية انتشاراً كبيراً في البحر المتوسط ، كما قُدر لبحارة مدينة يونانية صغيرة ، مثل « فوسيه » ، أن يجوبوا البحار في سفن حربية سريعة ؛ من ذات الخمسين مجذافاً . وقد أقلعوا من جزيرتهم ، الواقعة على الساحل الغربي لآسيا الصغرى ، بشكل جماعات لافرادى . وبذلك ، اخترقوا الحصار الفينيقي لمضيق جبل طارق ، وقاموا بتنفيذ برنامجهم التوسعي نحو الغرب ، ونظموه تنظيماً ماهراً . ثم ارتادوا فيما بعد خليج ليون في جنوبي فرنسا ، وأسسوا حوالي سنة ٦٠٠ ق.م مستعمرة عند مصب نهر الرون سموها « ماسيليا » وهي مرسيليا حالياً ، فكانت الباب الذي نفذت منه الحضارة اليونانية ، ومن بعدها الرومانية ، إلى جميع أنحاء فرنسا .

وأما في شرقي البحر المتوسط ، فلم يعد لمصر السيطرة على الساحل الفينيقي ؛ لقد وقع بأسره تحت سيطرة الإمبراطورية الآشورية ، التي بلغت أوج عزها في القرنين الثامن ، والسابع قبل الميلاد . ولما كان الآشوريون أمة غير بحرية ، فقد استعانوا بالفينيقيين ، لقضاء أعمالهم التجارية . إذ نجد في منحوتة آشورية ، من نقوش قصر « خرسباد » ، في القرن الثامن قبل

---

١٨ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٩١ .

الميلاد ؛ سفناً فينيقية ، تنقل كتلاً من الخشب[١٩] . فإن لم تكن الشحنة ، وهي على الغالب من شجر الأرز - لمصر ، فانها للساحل القريب . ومن ذلك نجد أن الفينيقيين كانوا لا يزالون يمارسون الملاحة البحرية ، بكل حرية ونشاط ، تحت الحماية الآشورية ، وانحصرت التجارة البحرية بيدهم ، مما دفع بالملك « أسرحدون » فيما بعد (٦٨١ - ٦٦٩) ق .م ، لأن يهب لملك صور ، قسماً كبيراً من ساحل فلسطين ، مكافأة لخدماته العديدة . هكذا نرى ، تحولاً في مجرى الأحداث السياسية ، في شرقي البحر المتوسط : لقد تحرر الساحل الفينيقي من السيطرة المصرية ، واندحر الحثيون نحو الشمال واستقلت المدن الفينيقية الواحدة بعد الأخرى لقد حلت أيضاً الكوارث المختلفة بالمنطقة كتدمير مدينة أوغاريت ١٢٠٠ ق .م ، وخلّفت القرصنة وغزو شعوب البحر للساحل الفينيقي الاضطرابات المتواصلة ، وضغوط شعوب ما بين النهرين ، ومحاولتهم الدائمة ، للسيطرة على الساحل وإذلال فينيقيا . وابتعد الاغريق عن البحر ، وانشغلوا في الدفاع عن أراضيهم ، لقد ساعد ذلك كله في دفع تلك الكشوفات البحرية الباهرة نحو الغرب إلى الأمام . ففي الجنوب احتلت مدينة صور مركز الصدارة الأولى ، مكان صيدا[٢٠] . وفي الشمال ؛ تسلمت جزيرة أرواد زمام القيادة الفينيقية بدلاً من أوغاريت[٢١] . وفي الغرب ؛ قامت قرطاجة بتنفيذ برنامج توسعي وكشف خاص بها .فانفتح الغرب على مصراعيه وخاصة لفينيقيا ، وأصبحت بذلك القوة الأكبر في العالم القديم ، خلال ثلاثة قرون ، منذ اكتشاف تلك الدنيا الجديدة . وفي هذه الفترة ، سيطر الأسطول الأروادي على تجارة شمالي البحر الأبيض المتوسط ، وبحر إيجة ،

١٩ - د . أحمد سوسة ، العرب واليهود في التاريخ ، الطبعة الثانية ، العربي للإعلان والطباعة والنشر ، دمشق - ١٩٧٣ م ، ص: ٢٩ .

٢٠ - د . أحمد سوسة ، نفس المصدر ، ص: ٨٥ .

٢١ - محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، ص: ٢٢ .

واليونان . واختصت سفن صور ، بالاضافة إلى تجارتها مع مصر ، بالسيطرة على مقدرات التجارة في الغرب ؛ من صور ، إلى قبرص ، إلى يوتيكة ، إلى قادس .ولكن الاتجاه بحراً من يوتيكة إلى قادس ، بموازاة الساحل الإفريقي ، تعاكسه التيارات والرياح الشمالية الغربية ، التي تهب صيفاً على غربي البحر الأبيض المتوسط . ولذلك ، عمد الفينيقيون نتيجة لحسّهم البحري ومرانهم الطويل على أمواج البحر ، إلى الإتجاه أولاً نحو الشمال ، والإستفادة من الرياح والتيارات السائدة ، للوصول إلى « سردينيا » ، حيث أسسوا مستوطناتهم هناك ، ومن أشهرها « نورا » . ثم الإنحراف ثانية ، إلى جبل طارق ، على موازاة الساحل الإسباني ، فأقاموا مستوطنتهم « إيبيزا » . أما في طريق العودة ، والتيارات والرياح تدفعهم بشدة من الخلف ، فقد لازموا الساحل الإفريقي ، وأوجدوا لهم مستوطنة « أوران » ، في خليج مدينة الجزائر[٢٢] .

هكذا ، تنازعت ثلاث قوى في الغرب : الفينيقيون واليونانيون والفوسيون وصار لا مفر من الصدام المسلح فيما بينها وكانت البداية بين الفينيقيين والفوسيين عام ٥٣٥ ق .م ، تلتها عدة مواقع بحرية كانت نتيجتها تراجع الفوسيين عن كورسيكا ، وتحولهم إلى مكان في جنوبي إيطاليا . وفي الخمسين سنة التالية ، وقعت معركتان بحريتان ، انتصر فيهما الإغريق على الفينيقيين ، وتمكنوا من التحكم في الجزء الشرقي من صقلية ، وجنوبي فرنسا ، وشرقي اسبانيا . وأما بقية أنحاء غربي البحر المتوسط فكان تحت سيطرة قرطاجة ، وقد أقفلت فعلاً مدخل جبل طارق في عام ٤٨٠ ق .م . وبذلك ، تحدد الموقف في غربي البحر الأبيض المتوسط ، على الصورة التي ظل عليها حتى مقدم الرومان ، بعد ذلك بقرون . وهكذا انتشرت المراكز الحضارية على طول ساحل البحر المتوسط ، تربط ما بينها شبكة من خطوط المواصلات البحرية ؛ تصل ما بين قادس وليكسوس على

٢٢ ـ ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٩١ .

المحيط الأطلسي إلى الشاطىء الشرقي للبحر المتوسط ، ومن أعالي البحر الأسود حتى مصب النيل . وقد عرفت فترة الخمسمائة سنة ؛ منذ بدأ الفينيقيون رحلاتهم الأولى حوالي ١١٠٠ ق . م ، كثيراً من الإنجازات العظيمة . إذ تطورت الأساطيل البحرية ، وإزدادت معارف البحارة الجغرافية ؛ فرسموا الخرائط البحرية ، واخترعوا السفينة ذات الطابقين من المجاذيف ، وبذلك بدأ عصرٌ جديدٌ من الكشوفات البحرية .

ويبدو أن البحارة في القرن السادس قبل الميلاد قد ملُّوا البحر القديم وأخذوا يتطلعون إلى ما وراء أعمدة هرقل ، سيما وأنه قد سبق للفينيقيين أن أسسوا مدينة قادس على طريق التجارة نحو الشمال : إلى جزر القصدير . كما وأسسوا مدينة ليكسوس على الطريق المنحدر نحو الجنوب : إلى جنوبي أفريقيا . وأول من نفذ عملاً كهذا كان الفرعون « نيخو » (٦١٠ - ٥٩٤) ق . م ، إذ أعاد حفر القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر ، وجهز حملة بحرية مستعيناً بالبحارة الفينيقيين آمراً إياهم بالدوران حول أفريقيا من الشرق إلى الغرب ؛ أي من البحر الأحمر ، وحول شواطىء القارة الإفريقية عبر رأس الرجاء الصالح ، ثم عن طريق جبل طارق إلى مصر . ويخبرنا « هيرودوتس » ، الذي عاش في القرن الخامس قبل الميلاد ، أن هذه المحاولة قد تكللت بالنجاح ؛ إذ تمكن بحارة « نيخو » من العودة إلى مصر في السنة الثالثة لرحيلهم . أما المحاولة الثانية للطواف حول أفريقيا ، فكانت من الغرب إلى الشرق ، في عهد الملك الفارسي « زركسيس » (٤٨٥ - ٤٦٥) ق . م . إذ بدأت الرحلة كذلك من مصر ، بسفينة وبحارة مصريين . إذ بعد أن عبرت السفينة مضيق جبل طارق ، واجتازت رأس « سبارتل » اتجهت نحو الجنوب . وبعد مسيرة عدة أشهر دون تحقيق هدف الرحلة ، عاد « ساتاسبس » قائد الرحلة أدراجه ، وقد مني بالفشل الذريع . وهكذا يتضح ، أن هاتين الرحلتين ، كانتا من حملات الإستكشاف البحري فقط ، والهدف من إرسالها هو التطلع إلى فتح طرق

تجارية وإيجاد مستوطنات جديدة ، بين شرقي البحر المتوسط ، وغربه ، والدنيا الجديدة . وفي جميع الحالات ، يظهر على أن الفينيقيين كانوا دائماً السباقين وراء مثل تلك المحاولات ، وإلا لما فهمنا السبب الذي من أجله أقلع « هانو » القرطاجي (٥٠٠ - ٤٨٠) ق . م ، على متن ستين سفينة من ذوات الخمسين مجذافاً ، تقل ثلاثين ألفاً من الرجال والنساء والأطفال ، مزودين بالمؤن وكل اللوازم ، ينشدون موطناً جديداً لهم[٢٣] . وفي أواخر القرن الرابع قبل الميلاد جرت محاولة استكشاف ثالثة فيها وراء أعمدة هرقل ، كان الهدف الظاهر منها ، بالدرجة الأولى ، الحصول على معلومات جغرافية وملاحية وفلكية . ولكنها في الواقع ، لم تكن في جوهرها سوى البحث عن طريق القصدير ، الذي يحتكره الفينيقيون ولا يبوحون بسره لأحد . ولربما تناهى إلى مسامع الفوسيين شيء ما عن مغامرة « لولاسا » ووصوله إلى « طرطانش » وحصوله على الفضة والقصدير من هناك . ولهذا أقلع « بيثاس » من مرسيليا قبل سنة ٣٠٠ ق . م ، وتمكن من اختراق الحصار ، الذي يفرضه القرطاجيون على مضيق جبل طارق . ثم دار حول اسبانيا ، ووصل إلى « كورنوال » وعدة أماكن في بحر الشمال ، قبل أن يطوف حول انكلترا وينعكف عائداً إلى مرسيليا بعد أن قطع مسافة تقدر ما بين ٧٠٠٠ - ٧٥٠٠ ميل . وقد أعطت هذه الرحلة ثمارها ، إذ اعتمد الجغرافيون ، طوال سنين عديدة ، على المعلومات التي ذكرها هذا الرحالة ، عن البلاد التي وصلها في الشمال . وشجعت من جهة ثانية طريق التجارة البرية للقصدير ، من مناجمه في انكلترا « كورنوال » ، إلى بريتاني في فرنسا ، عبر بحر المانش . ومن ثم إلى مرسيليا ، حيث تحمله عادة سفن الفوسيين إلى موطنهم في شرقي آسيا الصغرى . وبطبيعة الحال غالباً ما يجد طريقه التجاري إلى موانىء فينيقيا الدولية ، ومنها تتوزع إلى بقية بلدان العالم القديم .

---

٢٣ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ١٧٠ - ١٧٥ .

وفي بحر إيجه ، فقد كانت تجارة اليونان، في القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد ، تتوزع بين عدة مراكز تجارية . فميناء « بيريه » مركز تجاري رئيسي لعمليات الشحن والتفريغ البحريين ، والمدن الواقعة على ساحل آسيا الصغرى ، والجزر القريبة منها، مثل « كيوس » و « مليطوس » ، تلعب الدور الرئيسي في التجارة مع الشرق . وكانت « كورنثه » تقوم بدور مماثل مع الغرب . أما جزيرة « أيجينيا » الصغيرة ، فكانت تملك أسطولاً تجارياً يعمل مع جميع أنحاء البحر المتوسط . وفي هذه الفترة ، كانت تجارة اليونان تعتمد على ثلاث مواد رئيسية : الحبوب للأكل ، والخمر للشرب ، وزيت الزيتون للطعام والنظافة والإنارة . وكان القمح يُشحن إلى اليونان من جهات عديدة ، وعلى متن سفن ذات جنسيات مختلفة ، وخاصة من مصادر ثلاثة : مصر ، وصقلية ، وجنوبي روسيا . فالرياح الشمالية الصيفية ، التي تهب من البحر الأسود على بحر إيجه في فصل الإبحار ، تجعل من الرحلة نحو الشمال صعبة وشاقة للغاية ؛ وذلك بالنسبة للسفن التي تصل من صقلية مباشرة أو من مصر عبر فينيقيا إلى قبرص ورودس ، متبعة طريق التجارة القديم إلى أثينا . وكذلك الحال ، بالنسبة للسفن التي تبحر من الجزر اليونانية ، إلى البحر الأسود . أما الإنحدار جنوباً على طريق العودة ، فهو سريع وسهل لجميع السفن العاملة على هذا الإتجاه . وهكذا ، فقد ارتبطت تجارة البحر الأسود مع طريق التجارة القديم ، ليمر كل ذلك عبر فينيقيا . وفي هذا الوقت بدأت السفن التجارية تصل إلى أحجام كبيرة ؛ من ٨٠ طناً لسفن الشحن في البحر المتوسط ، إلى (١٣٠ - ٢٥٠) طناً لتلك السفن التي كانت تنقل الغلال إلى أثينا .

وأما العصر الهلنستي ، فقد شهد ولادة أضخم قطع الأساطيل البحرية عامة ، في الثلاثة قرون ، التي تلت وفاة الإسكندر الكبير ، عام ٣٢٣ ق . م . وفي هذه الفترة بالذات ، كان الدور الرئيسي فيها للسفن الحربية ، لا لسفن البضائع التجارية . وأكبر مابني منها ، كانت « أربعينية »

بطليموس الرابع ، في أواخر القرن الثالث قبل الميلاد . إذ بلغ طولها /٤٠٠/ قدماً ، وعرضها /٥٠/ قدماً ، وعائمها /٧٠/ قدماً . وكان طول مجذاف الصف العلوي فيها /٥٧/ قدماً . فلا نستغرب إنْ احتاجت إلى /٤٠٠٠/ شخصاً لتسييرها ، على أقل تقدير[٢٤] . وكان البطالمة في مصر ، والمكدونيون في اليونان ، والسلوقيون في سوريا ؛ يراقب بعضهم بعضاً بحيطة وحذر ، بحيث لم يجرؤ أحدهم على إلقاء سلاحه يوماً . فكان نتيجة ذلك ، أن تصارعت جيوش كبيرة ، وشهدت ساحة شرقي البحر المتوسط أكبر أساطيل بحرية اجتمعت في الدنيا القديمة واضخمها . وبالتالي ، فإن مثل هذه السفن العملاقة تطلبت ، بطبيعة الحال ، وجود موانىء أكبر وأعمق . وقد لعبت رودس في هذه الفترة الحاسمة دوراً كبيراً ، في المجال التجاري وعلى الصعيد الحربي أيضاً ؛ إذ تمكن أسطولها الحربي من حماية أسطولها التجاري ، واستطاعت أن تحافظ على حرية الملاحة وتقضي على القرصنة . وبذلك عملت أساطيلها بكل حرية من مصر إلى مضيق البوسفور ، فكان اسطولها التجاري أكبر الأساطيل في هذه الفترة . ولكي تتمكن من السيطرة وفرض وجودها ، عملت على اتباع سياسة التوازن في الصراع الدائر بين القوى المتنازعة في شرقي البحر المتوسط ، وذلك بالإنضمام إلى الجانب المناسب ، لإعادة فرض التوازن بين القوى في البحر ، بحيث لا تترك فرصة لأن تبلغ أمة من قوة تجعلها قادرة على تحويل مياه البحر إلى بحيرة خاصة . وفي سنة ٢٠١ ق . م دخلت إحدى السفن الروديسية نهر التيبر ، وهي تحمل بعثة خاصة فوق العادة ، لتطلب المساعدة من روما لحفظ التوازن في الشرق ؛ إذ تمكن « فيليب » حفيد « انتيجونوس جوناتاس » من بناء اسطول قوي وبدأ يهدد مصالحها ومصالح جارتها برغاموم ، في الوقت الذي ترك فيه الأسطول المصري مهملاً في موانئه ليعفى عليه الزمن .

---

٢٤ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ١٩٠ .

وبذلك ، بدأت صفحة جديدة من التاريخ البحري ، في الدنيا القديمة[٢٥] .

اتخذ السلوقيون في البداية موقف المتفرِّج من الحرب الدائرة بين مقدونيا ومصر ، ولما دقت نواقيس الخطر بانتهاء قوة قرطاجة عام ٢٠٢ ق .م ، ووصول الأسطول الروماني إلى الشرق واستسلام « فيليب » ملك مقدونيا عام ١٩٧ ق .م ، كان على « انطيوخوس » في سوريا بعد أن انضم إليه « هانيبال » أن يشحذ قواه ويستعد لكسب السيطرة البحرية ، حتى لا تعبر الجيوش البرية الرومانية مضيق الدردنيل ، وتتمكن من ضربه في عقر داره .

ووقع أول صدام صيف عام ١٩١ ق .م في بحر إيجه إلى الشمال من جزيرة « إفسوس » بقليل ، ولما انتهت الحرب بفوز الحلف الثلاثي : أساطيل روما ، ردوس ، وبرغام ، تحدد الموقف في شرقي البحر المتوسط لصالح الرومان . وبالرغم ، من أن رودس لم يعد أحد ينازعها على سيادة البحر ، لكنها قد تلقت الضربة القاتلة في تجارتها ، وهذا لم يكن في الحسبان ، فقد دعيت روما كضيف عابر ، لكن يظهر أن هذا الضيف قد وصل ليحل بصورة دائمة ؛ فلقمة العيش فوق كل اعتبار ! ![٢٦] .

هذا ، وتركزت التجارة الدولية ، في العصر الهلنستي ، في ثلاثة مراكز رئيسية ، هي : مصر ، ورودس ، وجزيرة « ديلوس » في بحر إيجه ، وبلغت التجارة درجة كبيرة من الضخامة والتنوع ، الأمر الذي دعى إلى بناء سفناً أكبر وانشاء موانىء مجهزة أكثر اتساعاً . وقد بلغ متوسط حمولة السفن التجارية حوالي مائتين إلى ثلاثمائة طناً ، واكبر ما بني منها بلغت حمولته /١٦٠٠/ طناً . ولم يتوقف التطور عند حد ، بل تطلبت الطرق التجارية معلومات ملاحية وجغرافية أكثر دقة ووثوقية . فقد أعطى العصر الهلنستي خرائط بحرية جيدة وكتب إرشاد ساحلية ، وتمكن العالم « أراتوستينس » من حساب محيط الأرض بفارق ٢٠٠ ميل فقط . وكذلك حسبت خطوط الطول

---

٢٥ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٢٠٧ .

٢٦ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٢٣٠ .

والعرض ، وأصبح بإمكان القبطان أن يربط إلى رصيف ميناء مجهز ، يحميه مكسر أمواج مناسب . ويفرغ بضاعته على الأرصفة ، ويتم تخزينها أو عرضها في مستودعات وأروقة خاصة بعد إتمام المعاملات المرفئية والجمركية ؛ كأي مرفأ بحري حديث .

وقد نظم البطالمة من جهتهم حركة الموانىء في مصر ، فكان على السفن أن تأخذ إذناً مسبقاً بدخول الموانىء ، وكانت الحمولات تخضع للمراقبة والتفتيش ، ولا يسمح للسفن بمغادرة الميناء إلا بعد الحصول على موافقة مسبقة بذلك ، وهو بمثابة تصريح السفر ، والإقرار بدفع رسوم الموانىء والمنائر ، في الوقت الحاضر .

كما سيطر البطالمة على جميع المحطات التجارية التي تتعامل مع الهند : الإسكندرية ، غزة ، والموانىء الفينيقية ، بالإضافة إلى تجارة البحر الأحمر . وصدّروا فائض هذه التجارة ، واستوردوا ما طاب لهم من وراء البحار ، عن طريق رودس وبرغام ، عبر الطريق التجاري القديم ، في شرقي البحر المتوسط . وتمتعت رودس في النصف الأول من العصر الهلنستي بشهرة تجارية واسعة ؛ فكانت تؤجّر السفن إلى مصر ، لتنقل عليها بضائعها إلى جهات مختلفة . وكانت الصيرفة وتجارة الخمور ، المصدر الثاني ، الذي دعم الميزان التجاري الرودسي ، وأصبغ عليها الصفة الدولية . ولذلك كانت رودس والإسكندرية أكثر الموانىء ازدحاماً بالسفن في هذه الفترة . وبالإضافة إلى ما سبق ، فقد كانت « إفسوس » تشحن خمر آسيا الصغرى ، وتصدّر مدينة صيدا الأواني الزجاجية الثمينة ، أما صور فكانت توزع منسوجاتها الأرجوانية ذات الشهرة العالمية ، إلى جميع الجهات . وكان لمدن غزة ، وبيروت ، وسلوقية ، وغيرها نشاط كبير في هذا المجال .

أما في اليونان ، فقد انتكست تجارة أثينا ، بتحول طرق التجارة عنها ، إلى الشرق . أما في الغرب ، فإن قرطاجة كانت لا تزال تعمل بنشاط كبير ، وتعيد تصدير القصدير الانكليزي والمعادن الإسبانية ، إلى جميع أنحاء البحر

المتوسط .

ومع بداية النصف الثاني من العصر الهلنستي ، تعرضت تجارة رودس إلى خسارة فادحة ، بسبب وصول الرومان إلى المنطقة ، وسيطرتهم على التجارة الدولية . وتحولت جميع البضائع الآتية من الهند والجزيرة العربية إلى روما ، بدلاً من رودس . وهكذا امتدت طرق التجارة تدريجياً إلى الغرب نحو روما .

ومن جهة ثانية ، كان لإعلان جزيرة « ديلوس » عام ١٦٧ ق .م ميناءً حراً : لا تدفع له جمارك على البضائع ولا تجبى منه ضرائب ميناء ، بعد أن سلمها الرومان إلى حليفتهم أثينا ، الضربة القاضية التي أصابت تجارة رودس في الصميم .

وسرعان ما فاقت ديلوس رودس ، من جراء التسهيلات العديدة التي كانت تُمنح لكل ذي مال ، يطأ أرض الجزيرة في تجارة . وهكذا ، اجتمع فيها حشد كبير ؛ من آسيا الصغرى ، ومن مصر ، ومن فينيقيا ، وعرب الجزيرة ايضاً ، من نبطيين ، ومعينيين ، وسبأيين ، وحضرموتيين . ومن الغرب ؛ وسطاء روما في الجنوب الإيطالي ، وغيرهم من العملاء . وكان لكل جماعة منهم بعثتها الخاصة ، ووكلاؤها المعتمدون ، واتحاداتها المميزة . لقد كان تجار العالم القديم يحضرون إلى ديلوس ، من المحطات التي تنتهي عندها خطوط القوافل البرية ، ومعهم سلعهم الثمينة .

وكانت أيضاً تجارة الهند ، تصل إلى منطقة البحر الأبيض المتوسط ، من عدة اتجاهات : أحدها طريق القوافل البري ، عبر شمال غربي الهند ، إلى افغانستان فإيران وسلوقية . ثم تتبع إحدى الطرق المحازية لنهري دجلة والفرات في الشمال ، إلى أن تتفرع إلى ثلاث جهات : إما إلى الجنوب ، إلى مينائي صيدا وصور ؛ أو غرباً ، إلى انطاكية ؛ وإما شمالاً ، عبر آسيا الصغرى ؛ إلى جزيرة « أفسوس » على بحر إيجة . وهنالك طريق ثاني ؛ بري - بحري : إذ كانت السفن تشحن تجارة الهند إلى الخليج العربي

مباشرة ، حيث تحمل الجمال هذه البضائع إلى سلوقية ، ومنها تنتقل مع تلك ، التي وصلتها بالطريق البري . أما الطريق الثالث ، فهو الطريق البحري من الهند إلى باب المندب ، عبر البحر الأحمر ، إلى ميناء الإسكندرية والموانىء المصرية على البحر المتوسط ، وموانىء فينيقيا .

وكان تجار الرقيق يجلبون « سلعهم » إلى « ديلوس » من جميع الجهات ، وخاصة من سوريا وآسيا الصغرى . كما كان تجار جنوبي إيطاليا يقايضون عادة على جزء من مشترياتهم بالخمرة الإيطالية ، وزيت الزيتون ، ويدفعون معظم الثمن نقداً ، ثم ينقلونها إلى « بوتزولي » ، وهي ميناء نابولي اليوم . كل ذلك ، إضافة إلى شاحني السفن الأهليين ، وتُجار الجملة ، واصحاب المحال التجارية ، وإناس من جنسيات ومهن مختلفة ، بلغ عددهم وسطياً من /٢٠ - ٣٠/ ألف شخصاً ، قد انحصروا في مساحة محدودة ؛ لاتزيد عن ميل مربع فقط ! !

وحوالي هذا التاريخ ؛ اقتصر دور « رودس » في تجارة سلع الإستهلاك المحلي ، فقط . في حين خرجت مصر من ميدان التجارة الدولية بالكامل ؛ إذ انهار الجهاز الإداري الحازم الذي أوجده البطالمة ، واستولى السلوقيون على سوريا والساحل الفينيقي .

وفي النصف الثاني من العصر الهلنستي لمع نجم تجارة الجنوب الإيطالي ، وتبع تجار نابولي « بوتزولي » الجيوش الرومانية أينما حلت : إلى اليونان ، وآسيا الصغرى ، وسورية ، وغيرها . وقد حدث أن استبيحت « ديولس » عام ٨٨ ق .م ، وأجهز عليها القراصنة عام ٦٩ ق .م ، مما حدا بمعظم الجاليات التجارية إلى التوجه نحو ميناء نابولي ، التي ورثت تجارة مرسيليا وقرطاجة على السواء[٢٧] .

شهدت التجارة البحرية رواجاً كبيراً في العهد الروماني ، وخاصة بعد القضاء على القرصان ، وبناء الأساطيل الحربية لحراسة خطوط المواصلات

٢٧ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٢٥٣ .

البحرية ، والمحافظة على نظافة البحار من هذا الوباء القديم ؛ بملاحقة القرصان والقضاء عليه أينما وجد . وبذلك قُدر للبحر المتوسط أن تعبر صفحة مائه أضخم سفن نقل تجارية في القرنين الأول والثاني بعد الميلاد ، والتي لم يشهد لها مثيل ، إلا بعد زمن طويل بلغ اثني عشر قرناً .

وقد بلغ متوسط حمولات السفن التجارية في هذه الفترة ، حوالي /٣٤٠/ طناً ، بينما ناقلات الحبوب الحكومية العملاقة ، وصلت حتى /١٢٠٠/ طناً . أما تلك التي نقلت مسلّة كنيسة القديس بطرس من مصر إلى روما ، فلا تقل حمولتها عن /١٣٠٠/ طناً . ومثل تلك السفن ، لم يعبر البحر المتوسط مثيلاً لها ، إلا في القرن التاسع عشر[٢٨] .

وكما تفاقمت مشكلة إطعام ثلاثمائة ألف شخص ، من سكان مدينة أثينا ، في القرن الرابع قبل الميلاد . كذلك كان الحال بالنسبة لروما ، اعتباراً من منتصف القرن الثاني قبل الميلاد ، نظراً للزيادة المضطردة في عدد السكان ، والتي بلغت المليون شخصاً ، في عهد الامبراطور اغسطس .

وكان خط تجارة روما في المحيط الهندي ، وخط نقل الغلال بين روما والإسكندرية هما أشهر الخطوط التجارية في هذه الفترة بالذات . وبالرغم من أن طريق التجارة الأول ، قد امتد بحراً إلى الهند والصين والملايو وسومطرة وجاوة وغيرها ، وبلغ طوله ثلث محيط الكرة الأرضية ، فإن الطريق البري عبر المحطات التجارية في شرقي البحر المتوسط ، لا يوجد ما يشير بطبيعة الحال إلى أنها قد توقفت بسبب هذا السيل الضخم من التجارة التي تدفقت على روما بواسطة الطريق البحري .

أما طريق التجارة في البحر المتوسط ، فإن الغلال التي كانت تصل إلى روما من عدة أقاليم في القرن الثاني الميلادي ، أصبحت في القرن الثالث الميلادي لا تشبع سكان روما ، لا سيما بعد أن تمَّ توزيعها بصورة مجانية . وبذلك وجدت روما نفسها مضطرة إلى تنظيم تأمين وصول هذه المادة

٢٨ ـ ليونيل كاسون ، نفس المصدر ،ص: ٢٩١ .

باستمرار من أماكن مختلفة ، وخاصة من مصر التي كانت تزود روما سنوياً بمقدار ١٥٠٫٠٠٠ طنّاً من الغلال ، وهي كمية تكفي حاجة ثلث سكان المدينة على أقل تقدير .

وكان بإمكان السفن في هذه الفترة ، أن تتوجه بالشراع صيفاً من روما أو بوتزولي إلى مصر رأساً ، والريح الشمالية الغربية التي تهب على شمالي أفريقيا ، تدفعها من الخلف مدة عشرة أيام أو أسبوعين ، بسبب تضافر تأثير الريح والتيار البحري ، اللذين يساعدان على إتمام الرحلة بسرعة وأمان . أما في طريق العودة ، فإن الرياح الشمالية الغربية تعاكسها . ولهذا ، فإن السفن الشراعية ، حتى في هذه الفترة ، كانت مضطرة إلى اتباع طريق التجارة القديم ، في شرقي البحر المتوسط . ولذلك ، كانت السفن تتجه أولاً ، حسب حالة الريح والبحر ، إلى الساحل الجنوبي لآسيا الصغرى ، عبر سواحل فينيقيا . أو تلجأ إلى الإتجاه رأساً إلى قبرص والرياح المحلية الجنوبية الغربية والغربية ، تدفعها بسهولة والريح على جانبها الأيسر . ثم تستدير السفن نحو الغرب ، فتساعدها الرياح الشمالية الغربية بالإتجاه غرباً حتى رودس ، والريح على جانبها الأيمن . ومن رودس إلى جنوبي كريت ، تساعدها الرياح الشمالية أو الشمالية الغربية التي تهب من بحر إيجة . ومن كريت إلى صقلية ومالطة ، تساعدها الرياح الشمالية الغربية . ومن ثم ، إما أن تنتظر رياحاً جنوبية (رياح السلوم المحلية من شمال أفريقيا في فصل الخريف) ، أو أن تبحر ببطء عكس الرياح الشمالية الغربية بخط سير متعرج ، مغيرة الريح والشراع كلا الجانبين ، حتى تصل إلى مضيق « مسينا » ، ومنه إلى روما . وكانت الرحلة تستغرق خمسين يوماً على الأقل ، وفي بعض الحالات سبعين يوماً وأكثر . وبطبيعة الحال ، لم تكن السفن التجارية المتوسطة الشحنة في هذا العصر ، تكفي لنقل ما تحتاجه روما من الغلال ، خلال موسم الإبحار الصيفي . ولهذا ، دعت الحاجة إلى إيجاد سفن أكبر حجماً ، فظهر للوجود السفن العملاقة لإسطول نقل الحبوب ،

بين روما والإسكندرية .

ولحسن الحظ ، فقد وصف شاهد عيان[٢٩] إحدى هذه السفن ، عندما رست في ميناء « بيريه » . فذكر أن طولها مائة وثمانون قدماً ، وعرضها خمسة وأربعون قدماً ، وعمقها أربعة وأربعون قدماً[٣٠] . فهي بحق سفينة ضخمة ، وتستحق عن جدارة لقب مفخرة البحار ، في ذلك العصر ، وتبلغ حمولة مثل هذه السفن وسطياً ، مابين /١٢٠٠ - ١٣٠٠/ طناً من الغلال ، وبذلك كانت تحتاج روما إلى أسطول من مائة وعشرين سفينة ، لنقل ١٥٠ر٠٠٠ طناً من حبوب مصر . أما إذا كان من بين هذه السفن ماهو أصغر من ذلك حجماً وحمولة ، كانت تحتاج روما عدداً أكبر من السفن ، لنقل مثل تلك الحمولة ، في فترة زمنية محددة . وبطبيعة الحال ، كانت تلك السفن الكبيرة ، بحاجة إلى موانىء أوسع وأعمق ؛ كالإسكندرية ، وأوستا ، وسيراقوزة ، ونابولي ، وغيرها من الموانىء الكبيرة . أما إذا غيرت إحدى هذه السفن من خط سيرها إلى ساحل فينيقيا ، بسبب عوامل الريح والطقس ، كما حدث يوماً لإحداها عندما دفعتها الرياح وأرغمتها على الرسو في ميناء بيريه ، فإن مرافىء مثل صيدا وصور وجزيرة أرواد وغيرها من الموانىء غير المعروفة والمراسي الخارجية للموانىء ومصاب الأنهار والمحطات التجارية والخلجان الطبيعية ، هي التي كانت قادرة على استقبال مثل تلك السفن . فهل حدث يوماً ، أن رست إحدى هذه السفن في إحدى موانىء شرقي البحر المتوسط ، واجتمع سكان المدينة لمشاهدتها ، كما احتشد سكان مدينة « أثينا » يوماً في القرن الثاني بعد الميلاد ، ليمتعوا نظرهم بمثل هذه السفن العملاقة ؟؟!! لا يوجد ما ينص على ذلك كتابة ، ولكن كثرة الموانىء القديمة على الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، يشير إلى احتمال أن ذلك قد

٢٩ - كاتب يوناني يدعى « لوسيان » . وهو من أشهر كتاب القرن الثاني الميلادي ، وأكثرهم انتاجاً .

٣٠ - ليونيل كاسون ، نفس المصدر ، ص: ٣١٨ .

حدث يوماً من الأيام . ورحلة « القديس بولص » ، عندما اقتيد إلى روما سنة ٦٢ م ، ونزوله إلى جزيرة أرواد ليتفرج على تماثيلها الرائعة ، أكبر دليل على أن الخط التجاري القديم عبر فينيقيا ، كان لا يزال قائماً حتى ذلك التاريخ .

ومن المعروف ؛ أن ربابنة السفن في العهد الروماني ، قادوا سفناً كبيرة قوية البناء ، ومجهزة تجهيزاً جيداً بالأشرعة والأدوات البحرية المختلفة ، وكانوا يستخدمون الخرائط البحرية لتحديد خطوط السير ؛ كما وُجد مرشدون لمساعدة السفن في الدخول إلى الموانىء والخروج منها ؛ وأصبحت خبرة البحارة أكبر في قياس الأعماق ومعرفة نوع القاع . وتقدمت طرق تبادل الإشارة بالأعلام ، واستُعملت القوارب في القطر والإنقاذ معاً . وبصورة عامة ، كانت الملاحة لا تزال على مرأى من اليابسة ، والمسافات التي تُضطر السفن إلى قطعها في أعالي البحار ، لا تشكل هذا الخطر الكبير على سلامة الملاحة والإبحار ، فالبوصلة لم تكن مستعملة حوالي هذا التاريخ لكن تطور بناء السفن ، وتقدم الخبرات البحرية وسهولة شحن الحمولات وسلامة نقل الركاب الناتج عن ذلك ، يعوض كثيراً عما كان يعانيه الإنسان ، عند الإنتقال بحراً .

لقد بنى الامبراطور « قسطنطين الأكبر » مدينة القسطنطينية في عام ٣٣٠ م ، في مكان المدينة اليونانية القديمة بيزنطة . وبذلك بدأت صفحة جديدة من التاريخ البحري ، في البحر المتوسط . إذ انقسمت الامبراطورية الرومانية عام ٣٩٦ م إلى شرقية ، وغربية . وورثت بيزنطة الأسطولين : الحربي ، والتجاري معاً . وقد استمرت سفن نقل الغلال الكبيرة بنقل حمولاتها من مصر ، ولكن في هذه المرة إلى الشمال ؛ إلى بيزنطة ، لا إلى الغرب ؛ نحو روما . واتجهت البقية الباقية من السفن الحربية ، أيا كانت ، إلى الشرق : نحو القسطنطينية . وعندما فتح العرب مصر عام ٦٤١ م ، تحول معظم فائض غلال وادي النيل ، بطبيعة الحال إلى

البلاد العربية ، بدلاً من بيزنطة . وبذلك انتهى تدريجياً عصرُ ناقلات الغلال الفاخرة ، وحل محلها سفن أصغر ، تنقل الغلال إلى بيزنطة ، من مصادر أخرى .

وبمرور الزمن ، انهارت تجارة القسطنطينية شيئاً فشيئاً ، وحلت السفن الأجنبية ؛ من سفن عربية ويونانية وغيرها ، محل السفن البيزنطية ، في نقل تجارة الامبراطورية البيزنطية الشرقية . وبحلول عام ١١٠٠ م ، تنحى البيزنطيون نهائياً ، عن دورهم القديم ، في التجارة البحرية . وأمسك تجار « بيزا » و « جنوا » و « البندقية » بقبضة من حديد ، على زمام التجارة ، في البحر المتوسط .

ولم يمض وقت طويل ، حتى تحققت انجازات عظيمة ، على الصعيد البحري . إذ استخدمت البوصلة لتوجيه السفن ، بدلاً من مسايرة الشاطىء أو الإعتماد على النجوم . واستعملت دفة قوية لتحل محل مجاذيف التوجيه . وباختراع البارود ، أخذ زمن الناطحات وقاذفات اللهب من مقدمات السفن الحربية ، يقترب من نهايته . وعندما دوّى أول مدفع بحري في القرون الوسطى[٣١] ، كان عصر البحار القديم قد ولى فعلاً ، مخلفاً وراءه طريق التجارة القديم : عصر الشراع والتجذيف ، ليحل محله طريق التجارة الحديث ، مع تقدم الثورة الصناعية : عصور البخار والبترول والكهرباء والذرة .

وهكذا يتضح ، أن طريق التجارة في البحر القديم ، كان يمر عادة عبر فينيقيا في جميع العصور ؛ إذ كل الطرق كانت تؤدي إلى قلب العالم القديم . وهذا ما يفسر وجود العدد الكبير من الموانىء والملاجىء والمراسي ،

٣١ - بدأ استخدام المدافع حوالي عام (١٣٥٠) م ، ورُكِّبَ على السفن اعتباراً من عام (١٥٠١) م . وقد صُنعت المدافع بادىء ذي بدء من النحاس ، ثم من الصاج المقوى ، قبل أن يتم التوصل إلى صنعها من الحديد « الزهر » ، بطريقة الصب ، اعتباراً من عام (١٥٢٠) م ، على وجه التقدير .

والمحطات التجارية أيضاً ، على طول ساحل القطر العربي السوري . وسوف نتعرف على بعضها في بحثنا هذا ، وهو غيض من فيض ، وعلى الله التوفيق .

الفصل الثاني

المرافىء جنوب جزيرة أرواد

أولا - تمهيد

يحتل الساحل الفينيقي كامل شرقي البحر المتوسط ، ويمتد بطول /٤٤٠/ ميلاً تقريباً ، بين خطي عرض /٣١°- ٣٧°/ شمال خط الإستواء ، من خليج اسكندرون شمالاً حتى صحراء سيناء في الجنوب ، ويوصف هذا الشريط من الساحل عادة ، بأنه شاطىء مستقيم ، قليل الرؤوس والخلجان ، أو شبه معدوم منها ، إن جاز لنا التعبير ، ما عدا خليج اسكندرون ورأس ابن هاني . وإن ما يدعى محلياً باسم خليج ، مثل خليج البسيط وخليج عكار وخليج حيفا ، ما هي في الواقع إلا إنحناءات وتعاريج بسيطة غير مغلقة ، في خط القاعدة الأساسي لهذا الساحل[١] . ومن الملاحظ ، أن هذا السهل الضيق من الساحل ، يكاد يعانق فيه الجبل البحر في أكثر من موضع ، ولا يترك فيه أحياناً مجالاً لموطىء قدم ؛ كما هو الحال في جبل الكرمل ، وممر نفق شكا ، ومعبر قلعة المرقب ، وحواجز جبل الأقرع ، ورأس الخنزير .

وبطبيعة الحال ، فإن شاطئاً بهذه المواصفات ، من البَدَهيّ أن يكون قليل الموانىء والمرافىء والمراسي والملاجىء الطبيعية الآمنة ، في الطقس العاصف . ولهذا ، فإن بناء مثل تلك الإنشاءات البحرية الحيوية ، كان ضرورة ملحّة . وهذا ما نراه بالفعل في أكثر موانىء المدن القديمة ، في هذه المنطقة

١ - حسب ما ينص عليه القانون الدولي العام ، وما تحدده إتفاقيات البحر الإقليمي .

من العالم القديم ، والتي يقدر عددها بخمسة وعشرين حاضرة[٢] ، على أقل تقدير . ونحن لسنا هنا بصدد الأسباب والدوافع ، التي دعت الفينيقيين إلى إيجاد مثل هذا العدد الكبير من المراكز الحضارية ؛ في البحر المتوسط ، وعلى شواطىء المحيط الأطلسي ، وفي البحر الأحمر ، والخليج العربي أيضاً . فهذا أمر قد أملاه عليهم عملهم البحري ، وقد تناولت ذلك الأبحاث العديدة بالفحص والتدقيق ، من الناحية التاريخية والأثرية ، استناداً إلى التنقيب البري المعهود .

ولكننا في دراستنا هذه ، نتعرض بالتفصيل قدر الإمكان إلى ما هو موصوف منها ، وما يمكن أن يزيد في التعريف بها ، وما تم التوصل إلى كشف النقاب عنه أخيراً ، في ساحل القطر العربي السوري ، بالاستعانة بالتنقيب البحري الحديث .

وقبل الاستمرار في هذا الموضوع ، يتطلب الواقع التعريف ببعض المصطلحات البحرية المستخدمة ؛ قديماً وحديثاً ، محلياً وعالمياً ، لأن ذلك ضرورة ملحة . سيما وأن الفينيقيين قد امتازوا عن غيرهم من الأمم البحرية القديمة ؛ باستخدام الموانىء المزدوجة[٣] . وهذا ما سنراه بالتفصيل في سياق بحثنا الآتي ، لأن هذا الطراز من البناء قد استمر في العصور اللاحقة ، حتى عهد قريب .

فمصطلح **الميناء المحلي** ، هو ماتتضمنه كلمة Port ؛ من كامل الإنشاءات البحرية ، والمرافق العامة ، والمؤسسات الإدارية ، كوحدة إنتاجية قائمة بذاتها . ويتمثل ذلك بالنسبة للموانىء القديمة ؛ بحيز من المياه ، محاط بأرض طبيعية أو حواجز اصطناعية ، وذو مدخل واحد ضيق أو

---

٢ ـ د . محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، الطبعة الثانية ، بيروت ـ ١٩٨٢م ، ص : ٢١

٣ ـ نفس المصدر السابق ، ص : ٦٣ .

أكثر ، تؤمه السفن التجارية والحربية ؛ في الطقس العاصف ، ولعمليات شحن وتفريغ البضائع التجارية ، ولتنفيذ أعمال بحرية أخرى .

وماتعنيه كلمة مرفأ بالمقابل ، فهي تعبير عن المصطلح Harbour ، الذي يشمل الأحواض المائية ، والأرصفة ، والوحدات العائمة ، وغيرذلك من الخدمات البحرية . وينطبق ذلك بالدرجة الأولى على الإنشاءات البحرية الإصطناعية القديمة ، وخاصة الموانىء المزدوجة ؛ المفتوح منها والمغلق ، الأحواض الداخلية لها والخارجية ، والتي لها نفس استخدام الميناء .

أما التعبير Anchor ، المرمز على الخرائط البحرية الحديثة ، فهو يتضمن الملاجىء الطبيعية الآمنة للسفن في العواصف والطقس الرديء ؛ مثل الخلجان المجهزة للرسو Pens . ويشمل ذلك أيضاً المراسي المناسبة في البحر المفتوح ، لشحن وتفريغ السفن في الطقس الحسن ؛ مثل رصيف عريض Ajetty ، أو سقالة ضيقة Apier . وهنالك مرابط السفن Bollard ، في الأماكن غير المجهزة ، والتي يمكن أن تستخدم أحياناً في الحالات الإضطرارية ، ولأغراض مؤقتة ومستعجلة . وعادة ما تكون المرابط دائمة ؛ ووجودها ضرورة ملحة ، ومن تصميم الإنشاءات البحرية والأرصفة ، لرباط السفن . كما أن استثمار مصاب الأنهار ، واستعمالها للرسو والرباط والشحن والتفريغ ؛من الإستخدامات المألوفة في العهد القديم ، ولا زالت مستخدمة بكثرة حتى عهدنا هذا . فقد كان بإمكان السفن الصغيرة ، أن تدخل إلى الأنهار الكبيرة ؛ غزيرة المياه والعميقه ، بكل سهولة . أما مصاب الأنهار الصغيرة ؛ الشحيحة وقليلة العمق ، فكان بإمكان السفن الصغيرة أن تدخل إلى سرير النهر العميق بطريقة ما ، أشبه بما ندعوه الآن بمنزلق سحب وانزال الفلك Camber . وحيث يوجد حركة مد وجزر ملموسة ، كانت الإستفادة مما نسميه حالياً الهويس Alock ، أمراً واقعاً . كل ذلك ، بالإضافة إلى انتشار المحطات التجارية (Escales) ، التي

كانت تقصدها السفن للإستراحة من الجهد في التجذيف المضني ، وللتزود بالماء والطعام ، في نهاية كل يوم .

وفي ساحل القطر العربي السوري ، الكثير من هذه الاستخدامات والإنشاءات البحرية ، التي سنأتي على ذكرها في حينه . وسنبدأ عملنا من الحدود الجنوبية مع القطر اللبناني الشقيق ، لا لهدف خاص من حيث الأهمية ، بل حسب التسلسل الجغرافي فقط ؛ لسهولة تتبع القارىء للمواقع الأثرية .

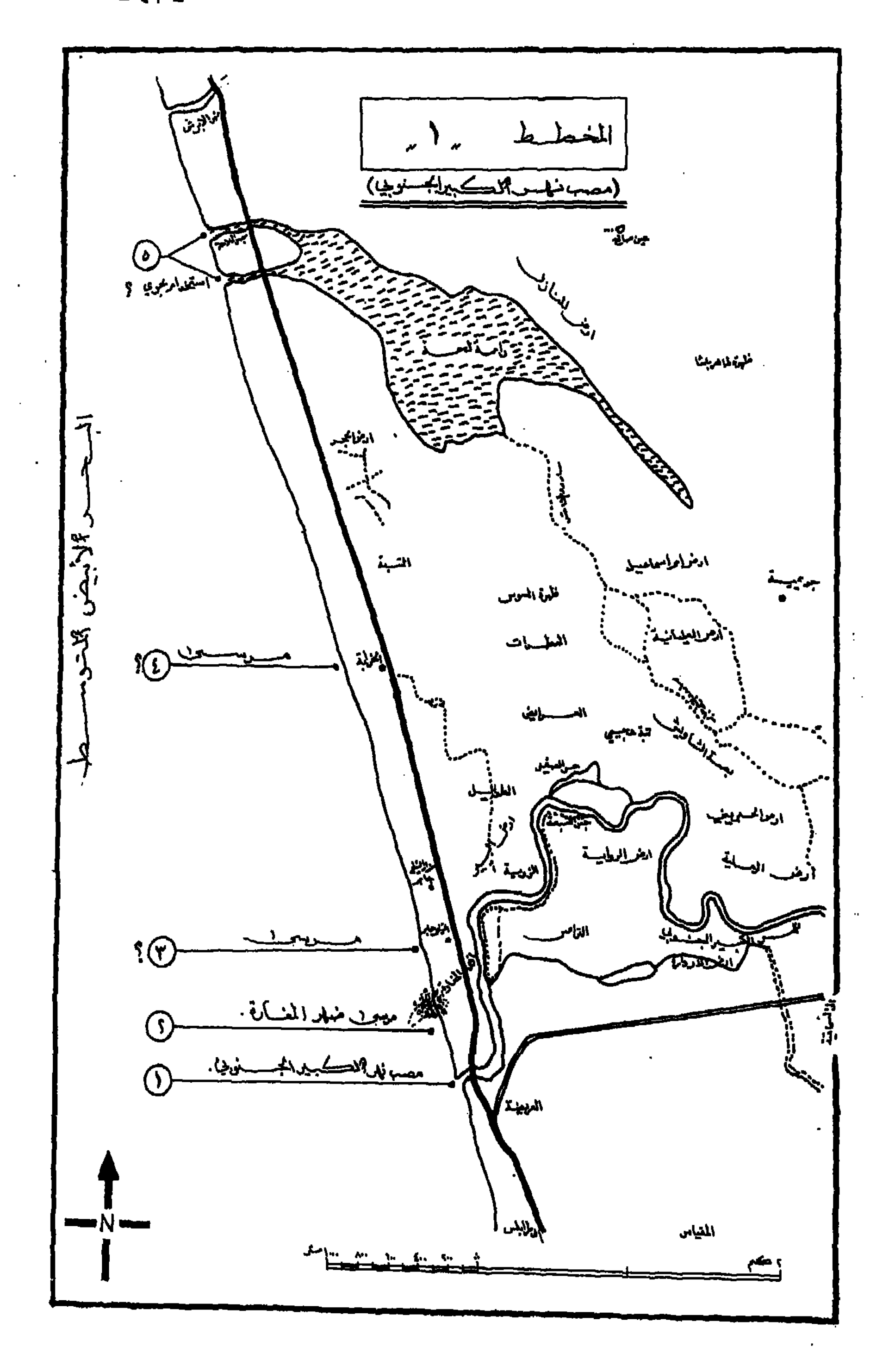
ثانياً - مصب نهر الكبير الجنوبي
(المخطط - ١)

يحدد مصب نهر الكبير الجنوبي فعلياً نقطة الحدود الحالية للقطر العربي السوري مع لبنان ، كما كان يخط يوماً حدود بلاد «أمورو» لسوريا الشمالية في الألف الثالثة والثانية قبل الميلاد .

ويتمتع هذا النهر «الأولوتير» بشهرة تاريخية كبيرة ، كونه يروي منطقة خصبة جداً من الساحل الفينقي ؛ هو سهل عكار ، الذي كان مثاراً لنزاع مستمر بين «سيميريا» وجزيرة «أرواد» ؛ في القرن الرابع عشر ق .م ، حسب ما تذكره وثائق «تل العمارنة»[٤] . ولأنه كان يمثل دائماً حداً فاصلاً ، بين منطقتين خاضعتين على التوالي ؛ لضغوط شعوب ما بين النهرين والحثيين شمالاً ، وللمصريين في الجنوب ، وقد استمر هذا الوضع تقريباً حتى القرن الخامس قبل الميلاد . كما أن وادي النهر الكبير هذا ، يعتبر حضارياً حداً فاصلاً بين نوعين من الثقافة والتقنية ، في العصر الحجري الحديث (٧٠٠٠ - ٥٠٠٠) ق .م ؛ فالشمال كان ينفرد بالسيراميك المدهون ، أما الجنوب فقد

---

٤ - ليونيل كاسون ، روّاد البحار ، ترجمة جلال مظهر ، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر ، القاهرة - نيويورك ، دار نهضة مصر ، أيار - ١٩٦٦ م ، ص : ١٦٦ .


المخطط "١"
(مصب نهر الكبير الجنوبي)
البحر الأبيض المتوسط
مرسى ٢
مرسى ١
موضع ظهور المغارة.
مصب نهر الكبير الجنوبي.
N
المقياس

اختص بالخزف المزين بالشقوق وروس النبال[٥] .

هذا الوضع السياسي والجغرافي المميز للمنطقة ، من البَدَهيّ أن يخص هذا السهل بطبيعة الحال بقوة إقتصادية كبيرة ، ويزيد من النشاط التجاري الفعال لهذا الشريط الرملي المستقيم من الشاطىء ، الذي يخلو تقريباً من الموانىء والخلجان الطبيعية ، ما عدا ميناء «أوزوريسا» (العبدة ؟) شمالي طرابلس لبنان في الجنوب ، وتبة الحمام «مرفأ المنطار» في الشمال . ولكن لم يعرف من مدن هذه المنطقة عملياً وتاريخياً - حتى الآن - سوى : «عرقة» ، و«سيميريا» ، و«تبة الحمام» ، و«عمريت» ، و«ميناء طرابلس لبنان» ، و«جزيرة أرواد» . فهل كانت غلال «سهل عكار» و«الجبال المحيطة» تُنقل إلى الموانىء القريبة ، أم أن هنالك «ثغوراً» خاصة غير معروفة ؟

آ- العريضة (الموقع رقم - ١)

لاشك في أن مصب نهر الكبير الجنوبي «العريضة» ، كان من أحسن مصاب الأنهار ، التي يمكن أن تستخدمها السفن القديمة ، للنقل والملاحة النهرية ، في هذا القسم من الساحل الفينيقي . فالمدخل العريض لهذا النهر ، وطوله ، وقلة فيضان مياهه الغزيرة ، وعدم وجود حركة مد وجزر كبيرة تعيق الملاحة فيه ، كل هذا ، كان يساعد السفن الشاطئية الصغيرة من الدخول إليه والإنتقال فيه إلى مسافة بعيدة للداخل في أي فصل ، كما كان يحدث تماماً حتى عهد قريب جداً ، إذ كانت تدخله الفلك الصغيرة للصيد فيه أو للإحتماء به ، والفلك الكبيرة (فلك التجريم) لشحن ونقل الغلال والبضائع إلى الموانىء القريبة؛ طرابلس لبنان ، طرطوس ، جزيرة أرواد ، وموانىء بعيدة أخرى . أما بالنسبة للسفن الكبيرة نسبياً ، والتي لا يسمح لها غاطسها من الدخول إلى النهر في فصل الجفاف ، وخاصة في حالة الجزر بطبيعة الحال ، فإن رسو مثل هذه السفن على المخطاف أمام المصب ، وترك

٥ - جان - بول ري - كوكويس ، جزيرة أرواد والمنطقة المحيطة بها في العهد اليوناني والروماني والبيزنطي ، بيروت - باريس ، سنة - ١٩٧٥ م ، ص : ٩٥ .

عملية نقل الحمولة إلى السفن والفُلْك الصغيرة أمر بديهي ، كما يحدث حالياً في أكبر المرافىء الحديثة ؛ عندما يقل عمق الميناء عن غاطس السفينة ، حيث يتم تخفيف حمولتها حينئذٍ باستخدام الشاحنات المقطورة (المواعين) والسفن الصغيرة أحياناً ، قبل أن تتمكن السفينة من الدخول إلى رصيف الميناء أو الخروج منه ، لإتمام عمليات شحن أو تفريغ الحمولات التجارية . وهذا ما يدعو إلى الإعتقاد بوجود مراسي أخرى عديدة حول هذا المصب .

وبالرغم من عدم مشاهدة آثار أو إنشاءات مرفئية على ضفتي النهر ، فإن هذا لا يعني أن بقاياها غير موجودة ، بل أن التنقيبات الأثرية قد تُظهر ذلك في المستقبل .

ب - أرض المغارة (الموقع رقم - ٢)

يمكن التعرف بسهولة على هذا المرسى ، الذي يقع على مسافة بسيطة شمالي مصب نهر الكبير الجنوبي . حيث كان يشاهد تجمعات من الفخار والصخور غير المشذبة عند الشاطىء تماماً ، تعلو منطقة صخرية يدعوها الصيادون «ضهر المغارة» ؛ لوجود العديد من الشقوق الصخرية وشبه الكهوف المغمورة ، التي تتجّمع فيها الأسماك بكثرة .

وكانت هذه الصخور تمتد باتجاه الجنوب الغربي ، لتشكل حاجز أمواج بسيط لمرسى صالح للرسو ، وخاصة أثناء هبوب الرياح الشمالية . ولكن حالياً ، فإن تراجع الشاطىء إلى الداخل ، بسبب النقل المستمر للتربة من هذه المنطقة وتأثير الأمواج والتيارات البحرية ، جعل من هذه الصخور والحجارة التي تشكل هذا المرسى تظهر كصخور جرداء بعيدة عن الشاطىء بمسافة قليلة ، لا توحي بوجود أي مرسى . ولهذا ، فإن الإستمرار بمتابعة مراقبة هذا الموقع في كل موسم وبعد كل عاصفة ، بالإضافة إلى تحرّي الشاطىء والمياه القريبة ؛ جنوباً في المياه اللبنانية ، وشمالاً من الشيخ جابر (الموقع رقم - ٣) حتى الخرابة (الموقع رقم - ٤) حيث لا زالت الفرصة مهيأة

لانتشال بعض الآنية والكسر الفخارية من حين إلى آخر ، سيسهم في تحقيق هوية هذا المرسى وتحديد مراحله التاريخية ، حسب هذه المشاهدات وما يُستجد منها . لأن مثل هذه المواقع غير المحددة المعالم بشكل واضح ، بحاجة إلى دراسات مستمرة أكثر إسهاباً ، من قبل المتخصصين بهذا الموضوع .

ج - رامة لَحَّة (الموقع رقم - ٥)

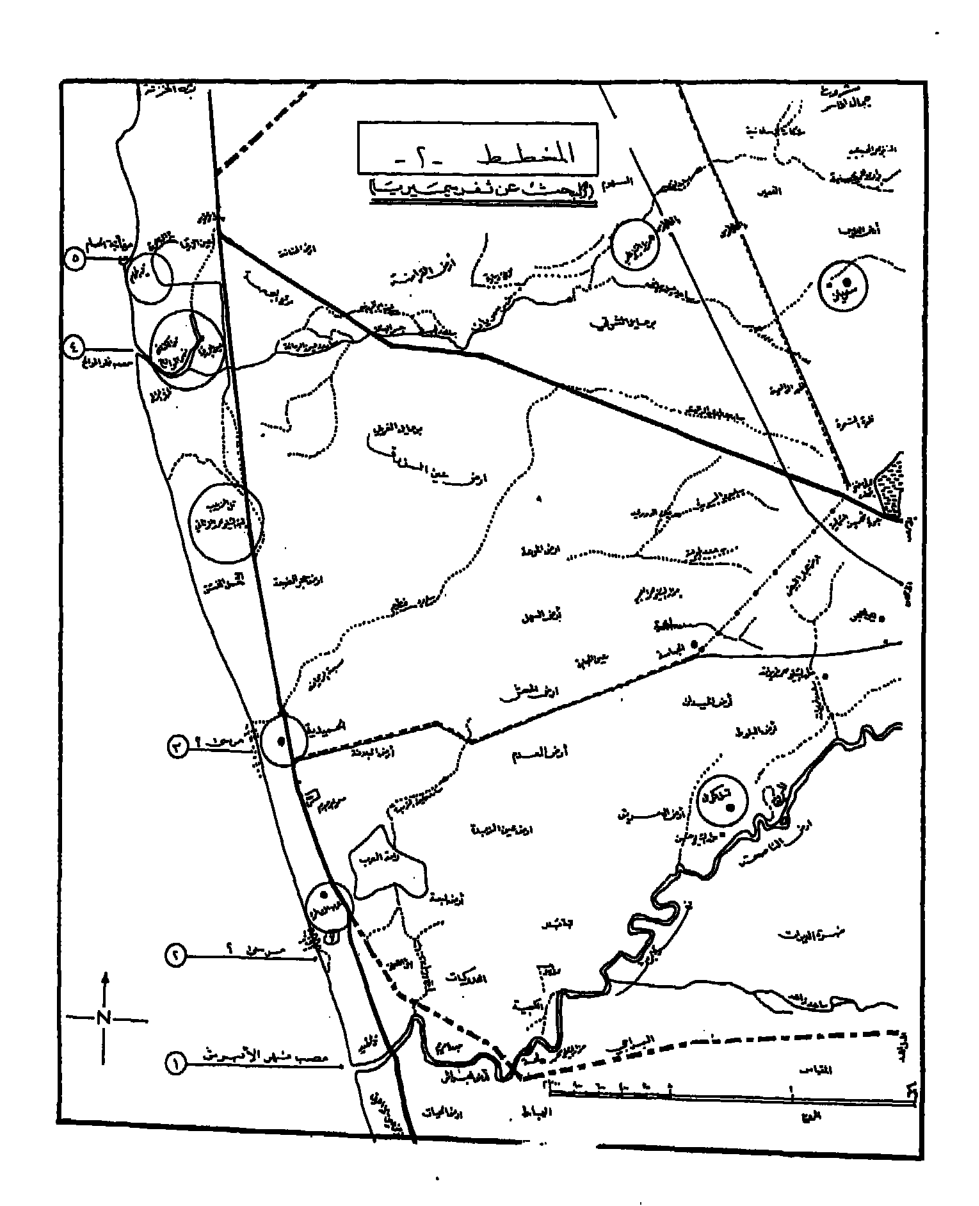
تشير كل الدلائل ، إلى أن هذه المنطقة المنخفضة من الأرض ، كانت يوماً من الأيام متصلة مع البحر . إن عدم التعرف حالياً على أي إنشاءات بحرية ، وعدم مشاهدة أي آثار بحرية أو كسر فخارية في المياه القريبة من مجاري المياه المؤدية إلى هذا المنخفض ، بسبب تراكم الرمال ومخلفات البحر على مر السنين ، لا ينفي الإستخدام البحري القديم لهذه المنطقة بشكل ما ؛ وخاصة «تل لحة» ، فالتنقيب الأثري والتحري البحري ، هما السبيل إلى تحقيق ذلك في المستقبل .

ثالثاً- البحث عن ثغر سيميريا
(المخطط - ٢)

تتوجه الأنظار حالياً ، إلى اعتبار أن «تل الكزل» ، هو موقع مدينة «سيميريا» القديمة . تلك المدينة التي ورد اسمها في التوراة ، وذكرها كل من «بلين» و«استرابون» و«بطليموس» . حيث تتفق هذه الكتابات ، في أن هذه المدينة تقع في الأرضي الواقعة بين ضواحي مدينة «عمريت» في منطقة نهر الكبير الجنوبي ، وشمالي منحدرات جبال لبنان[٦] ؛ أي في سهل عكار ، فهي مدينة داخلية !

---

٦ - موريس دونان ونسيب صليبي ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، العدد - ٧ ، سنة - ١٩٥٨ م ، ص : ١٩٥ .


المخطط -٢-
(البحث عن ثغر جسيريتا)

وتذكر رسائل «تل العمارنة»[٧] ، حصار الأسطول الأروادي لمدينة «سيميريا» نفسها : فقد كتب «رب - عدي» أمير «بيبلوس» ، إلى «اخناتون» فرعون مصر ، يخبره :

«لقد وضع العدو سفناً حتى لا تصل الحبوب إلى سيميريا . . . نحن لا نستطيع دخول سيميريا . . . أصبحت سيميريا الآن كطائر يرقد في عشه؛ إن أولاد «عبدي - عشيرتا» من البر وأهل أرواد من البحر يعملون ضدها ليلاً ونهاراً . . . استولى العدو على سفينتين من سفني . . . استولى العدو على احدى سفني ، وأبحر فعلاً في سبيل الإستيلاء على سفني الأخرى»[٨] . إذن ، فالحصار حول «سيميريا» ، كان من البر والبحر؛ أي هي مدينة ساحلية أو متصلة مع البحر!

وتقع قرية «سمريان» الحالية ، على بعد (٦) كم ، إلى الشرق من الساحل . وهي قرية داخلية لا مدينة أثرية ، يمر منها سيل مائي متصل مع نهر «سمريان» ، الذي يرفد «نهر الموالح» ويصب في البحر ، قريباً من مرفأ تبة الحمام . وهذا التشابه في الأسماء ، يولّد الإعتقاد ولو جزئياً ، إلى أن مدينة «سيميريا» القديمة تقع في الجوار ، فهل في هذا شيء من الواقع ؟ . . ومع العلم ، أنه لم ينفذ في «تل سمريان» الأثري ، سوى أشبار بسيطة . لا يوجد حالياً مايشير ، بشكل قاطع ، إلى موقع هذه المدينة الهامة . ويميز في هذه المنطقة ، ثلاثة تلال أثرية بارزة ، من بين التلال الثانوية الأخرى ، وهي : «تبة الحمام» على الشاطىء ، و«تل أبي علي» بالقرب من قرية سمريان ، و«تل الكزل» المتصل مع نهر الأبرش . وقد توصلت التنقيبات الأثرية ، في هذه التلال ، إلى مايلي :

---

٧ - جزء من السجلات الرسمية لوزارة خارجية الفرعون « أخناتون » ، وتشمل عدداً من الرسائل بين فرعون (١٣٨٠ - ١٣٦٢) ق .م أو سلفه (١٤١٣ - ١٣٧٧)ق .م ، وبعض الحكام المحليين في بلاد الشام .

٨ - ليونيل كاسون ، رواد البحار ، ص : ٣٧ .

آ- حفريات تبة الحمام

أجرى المعهد الشرقي في شيكاغو إثنين وعشرين سبراً في تبة الحمام ، أظهرت أبنية تاريخ بعضها بين العصر الحجري الحديث (٧٠٠٠ - ٥٠٠٠) ق .م وأول عصر البرونز الوسيط (١٧٥٠) ق .م ، وبعضها الآخر بين أول البرونز الحديث (١٣٥٠ - ١٢٠٠)ق .م . وهما العهدان اللذان اشتهرت «سيميريا» خلالهما ، دون غيرهما من العهود[٩] .

ب - حفريات تل أبي علي الصغير

قامت البعثة نفسها بسبرين في تل أبي علي الصغير ، فظهرت فيه بعض المخلفات الفخارية من عصر البرونز القديم (٣٠٠٠-٢٥٠٠) ق .م ، والمتوسط ، والحديث . كما نفذت المديرية العامة للآثار والمتاحف في القطر العربي السوري بعض الأسبار في هذا التل ، وكانت النتيجة كسابقتها . وقد استبعد وجود مدينة «سيميريا» في هذا التل ، نظراً لفرطصغره البالغ ١٥٠ م طولاً ، وعدم وجود سور يحميه كما كان لسيميريا ، كذلك فإن الأبنية المكتشفة فيه ضعيفة هزيلة لقرية لا لمدينة كبيرة ، والتبن المحروق والأفران التي وجدت تؤكد ذلك[١٠] .

ج - حفريات تل الكزل

أسفرت التنقيبات ، التي لازالت جارية في تل الكزل حتى الآن ، عن وجود سويات أثرية مختلفة . وقد أجرت المديرية العامة للآثار والمتاحف عدة أسبار ، أظهرت عدة طبقات أثرية متعاقبة ، تبين تسلسل التاريخ السكني لهذا التل . حيث عثر في السبر الأول على آثار تعود إلى العهد الهلنستي حتى عمق (٥ر٢) م ، وطبقة البرونز الحديث على عمق (٥ر٣) م ، وبعض الآنية

---

٩ - موريس دونان ونسيب صليبي ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، العدد - ٧ ، ص : ١٩٦ .

١٠ - نفس المصدر السابق ، ص : ١٩٧ .

الفخارية القبرصية . أما في السبر الثاني ، فظهرت آثار تعود إلى القرن السادس والسابع قبل الميلاد ، بالإضافة إلى الآثار القبرصية ، ثم ظهرت آثار طبقة البرونز الحديث الأول ، والبرونز الوسيط . وفي السبر الثالث ، ظهرت على التوالي آثار العصر الهلنستي ، والفارسي ، وعصر الحديد الأول ، والثاني ، ومن ثم عهد البرونز الأخير ، فالمتوسط .

وكما هو واضح ، لا آثار تذكرنا بالعهد الروماني ، وما بعده . ويلاحظ ازدهار المدينة في العصر الهلنستي والفارسي ، وهما أكثر سويات التل سماكة ، وهذا دليل على انتهاء عصر هذا التل في العهد الروماني ، أسوة ببقية مدن الساحل؛ كأرواد ، وعمريت ، أوهيدرا ، وغيرها .

أما مخلفات العهد الآشوري وعصر الحديد فهي ذات شأن ، مما يدل على أن لها دوراً في هذا الزمن . لكن مخلفات عصر البرونز الحديث فهي عميقة ، ويبلغ سمكها في السبر الأول (٩ر٤) م ، وفي الثاني (٥ر٣) م ، وفي الثالث (٩ر٣) م . وهذه الآثار معاصرة لعصر «تل الكزل» مما يلفت النظر ، إلى أن هذا التل ، هو موقع مدينة «سيميريا» القديمة[١١] .

وتدل جميع التحريات ، على أن هذا التل ، كان مسكوناً في عهد رسائل «تل العمارنة» (١٣٧٥) ق .م ، وعلى صلة تجارية كبيرة مع أقطار بعيدة ، يؤكد ذلك ما وجد من لقى وآثار ، في جميع المستويات تقريباً .

في الطبقة الهلنستية ، وجدت القصعات الميغارية ، وكسر الفخار البرغامي ، من القرن الثالث والثاني قبل الميلاد . كما عُثر على العرى الروديسية بكثرة ، والعرى المختومة ، والسرج الكورنثية . وفي الطبقة الفارسية ، شوهدت كسر الأواني اليونانية ذات الطلاء الأحمر على أرضية سوداء ، وأواني أتيكية ذات طلاء أسود ، وهي مستوردات تعود إلى القرن الخامس قبل الميلاد . ومن عهد الحديد الثاني ، وُجد الخزف الأحمر من القرن التاسع قبل الميلاد ، وكسر الدنان القبرصية أيضاً . أما من عهد

١١ - نفس المصدر السابق ، ص : ١٩٥ .

الحديد الأول ، فقد وجدت كسر فخارية قبرصية ذات طلاء كثيف . ولكن في الطبقة الخامسة (عصر البرونز الحديث) يكثر الفخار المستورد؛ كالقصعات القبرصية ، والأواني والأباريق الصغيرة ، كما عُثر على جزء من ريتون ميسّيني[١٢] . وبصورة عامة ، تعود هذه الطبقة ، وهي على عمق (٥ر٣) م من سطح التل ، إلى القرن الثالث عشر ونهاية القرن الرابع عشر قبل الميلاد .

ونظراً لارتفاع التل بمقدار (٢٠) م عن مستوى السهل المحيط ، فإن ذلك يدل على قدم الإستيطان وتشير كل الدلائل إلى أنها معاصرة لمدينة «سيميريا» القديمة . ولكن لم يقم الدليل النهائي حتى الآن أن موقع «تل الكزل» هذا ، هو مدينة «سيميريا» المذكورة في رسائل «تل العمارنة» ، كما لم يتم العثور على أية وثيقة مكتوبة تؤكد ذلك أو تشير إليه .

ومن جهة ثانية ، فإن هذا التل يخلو تقريباً من سماكة مستويات «تبة الحمام» و«تل أبي علي» ، وهو أكبر تلال المنطقة «سهل عكار» قاطبة؛ طوله حوالي (٣٥٠) م ، وعرضه نحو (٢٠٠) م تقريباً . ويعادل هذا التل بمساحته تلال المدن القديمة؛ مثل صيدا ، حماة ، وجبيل . وأطرافه قائمة ، وله سور يحميه ذو موقع استراتيجي هام ومرتفع ، ومنه يمكن مراقبة السهل والساحل والبحر .

إذن فيقع «تل الكزل» ، على مسافة أفقية تبلغ (٤) كم تقريباً ، من مصب نهر الأبرش . وهذا يعادل مسافة من (٧ - ٨) كم صعوداً في مجرى النهر ، فهو موقع لمدينة داخلية بكل معنى الكلمة . وإن كان للمدينة القابعة في هذا التل ، كما ظهر معنا ، إتصالات بحرية بعيدة ، فقد تكون هذه المستوردات قد انتقلت إليها براً ولم تصلها مباشرة على متن السفن

---

١٢ - موريس دونان ، ترجمة عدنان البني ، التنقيب في « تل الكزل » ، تقرير أولي عن عامي (١٩٦٠ - ١٩٦١ م) ، الحوليات الأثرية ، العدد - ١٤ ، سنة - ١٩٦٤ م ،ص : ١٩٧ .

التجارية . في حين ، أن مدينة «سيميريا» القديمة ، التي تشير إليها رسائل «تل العمارنة» يمكن حصارها براً وبحراً . وهذا ما يدعونا إلى البحث عن ثغر «سميريا» البحري في الجوار القريب .

د - مصب نهر الأبرش (الموقع رقم - ١)

لا يمكن مشاهدة آثار مرفئية ، أو أي تجمع من الفخار ، على جانبي نهر الأبرش بوضعه الحالي ، وخاصة عند مصبه . وذلك بسبب تراكم الطمي والطين والمخلفات الأخرى التي تنحدر مع تيار النهر ، وما يقذفه البحر من رمال وحصى ونفايات بحرية مختلفة ، تأتي على معالم مثل هذه الآثار . لكن واقع النهر لا ينفي وجود مثل تلك الإنشاءات البحرية؛ فسرير النهر العريض ، والقاع العميق ، وطول النهر الصالح لوصول الفلك الصغيرة حتى أسفل «تل الكزل» في أيام الفيض من السنة ، يدعو إلى الإعتقاد بالإستخدام البحري لهذا النهر ، وبالذات مصبه الواسع معظم أيام السنة ، مما يجعل منه مرسى مناسباً في الطقس الحسن ، للسفن الشاطئية الصغيرة وللسفن الكبيرة على السواء . حيث تترك عملية شحن وتفريغ الحمولات ونقلها إلى الفلك الصغيرة والنقالات النهرية ، بين مصب النهر وأعاليه . وخاصة أن سفن ذلك العصر؛ سفن القرن الرابع عشر قبل الميلاد ، في عهد ازدهار «سيميريا» ، لا تزيد حمولة أكبر ما بني منها ، عن ثمانين طناً ، على وجه التقريب . ولهذا ، فإن البحث عن أي إنشاءات بحرية تخص «تل الكزل» ، يجب أن يتم في المساحة المحصورة ، بين البحر والتل ، كلا جانبي نهر الأبرش إن كان لها وجود !

هـ - عرب الشاطىء (الموقع رقم - ٢)

مرسى صغير من صخور طبيعية ، تستعمله الفلك الصغيرة ، وخاصة في الرياح الشمالية؛ إذ يحدده مرتفع صخري صغير ، يستعمل حالياً كمقبرة ، وكان في القديم يمتد شرقاً ، أكثر مما هو عليه الآن .

ويمكن مشاهدة بعض قطع الفخار المختلفة ، التي تنتشر في البحر ، وعند الشاطىء ، وعلى المقبرة . وإن دراسة أثرية لهذه المنطقة ، قد تظهر بعض المعلومات غير المتوافرة حالياً عن أي آثار تحت القرية الحالية؛ إذ يمكن مشاهدة بعض الأعمدة الملقاة في أزقتها ، التي قد تكون آثار محلية لموقع قديم . ولكن تشير كل الدلائل إلى الإستخدام المحدود لمرسى هذه القرية ، وحصراً بالسفن والفلك الصغيرة ، التي يمكن جرّها بسهولة إلى الشاطىء ، عند أي إنذار عن هبوب عاصفة .

و - الحميدية (الموقع رقم - ٣)

لا يوجد ما يشير إلى وجود مرفأ أو أي إنشاءات بحرية اصطناعية في هذا القسم من الشاطىء المستقيم ، بل هو عبارة عن مرسى مفتوح لرسو الفلك والسفن الصغيرة . وإن كان من المحتمل أن يكون قد استخدم قديماً لهذه الغاية ، فإن كل الدلائل تشير إلى الاستخدام الأحدث لهذا المرسى ، كما هو مستخدم الآن لفلك الصيد ، وذلك نظراً لوجود بعض الانشاءات البحرية الحديثة ، التي توحي بالاستخدام الأقدم .

ولكن عدم مشاهدة تجمعات كسر الفخار بكثرة ، واستقامة الشاطىء وعدم وجود آثار تشير إلى ذلك قريباً من الشاطىء ، إضافة إلى عدم إجراء أي تنقيبات أثرية في هذه المنطقة ، وخاصة تحت أبنية القرية الحالية ، وفي الجوار ، والمنطقة المحيطة . كل ذلك يؤكد ما هنالك من دلائل ، ولا ينفي أي احتمال ، وما يمكن استخلاصه من أفواه الناس[١٣] ، عن أصل السكن والسكان في هذه الناحية ، كما يرويها أهل القرية ، يكرس الإستخدام

---

١٣ - يُجمع سكان بلدة « الحميدية » على أنهم من مسلمي جزيرة « كريت » ، وقد هاجروا إلى هذه المنطقة من ساحل القطر العرب السوري تحت تأثير ظروف قاهرة ، إثر ثورة (١٨٩٦ - ١٨٩٧) م ، وخروج الأتراك من جزيرة « كريت » عام ١٨٩٧ م ، في عهد السلطان العثماني « عبد الحميد الثاني » (١٨٧٦ - ١٩٠٩)م .

الحديث لهذا المرسى .

ز - نهر الموالح (الموقع رقم - ٤)

يتغذى هذا النهر من عين الزرقا ، ويرفده نهر «سمريان» وجداول ومجاري مياه عديدة ، ولهذا تبقى مياه حوضه غزيرة نسبياً؛ حتى في أوقات الجفاف . وإن كان لا يمكن حالياً مشاهدة أية آثار مرفئية عند مصبه أو على جانبيه ، فله حوض كان بالإمكان أن يستوعب عدداً من السفن الصغيرة ، ويؤمن لها التمويه الجيد بالحد من المراقبة البحرية لها؛ نظراً لعرض سريره ، وعمقه ، وانحنائه ، ووجود تل الكنارة في شماله ، وظهر الموالح في جنوبه . وإن كان مصب هذا النهر الضيق لا يسمح بدخول السفن الكبيرة وخاصة في وقت الجفاف ، فإن عملية سحب السفن إلى شاطىء أو مياه ضحلة وإدخالها إلى مياه أعمق من الأعمال البحرية المألوفة في العالم القديم . ولهذا ، فإن الاستخدام البحري القديم لهذا النهر؛ غير مستبعد .

نحن نعلم ، أنه لم تنفذ أية تنقيبات أثرية حتى الآن على طول جداول ومجاري مياه المنطقة ، بين قرية «سمريان» ومصب نهر الموالح ، ما عدا تل أبي على الصغير وتبة الحمام . ولذلك ، فإن تحرّي هذه المناطق ، قد يؤتي ثماره في العثور على منطقة أثرية هامة ، وخاصة حوالي قرية «سمريان» ، وعلى طول جداول ومجاري «نهر سمريان» ، وفي «تل الكنارة» ، و«ظهرة الموالح» ، و«تل الزبيب» ، و«تبة الشيخ محمد الزناتي» ، وغيرها من التلال والهضاب المنتشرة في سهل هذه المنطقة الأثرية .

ح - تبة الحمام (الموقع رقم - ٥)

لهذا الموقع الاثري مرفأ اصطناعي مزدوج؛ هو عبارة عن مرسى خارجي ، ذي حوض داخلي في القسم الشمالي منه ، وميناء منفرد جنوبي .

وقد بينت التنقيبات الأثرية في «تبة الحمام» ، عدم وجود رسوبات «تل الكزل» فيها . وكذلك ، فقد استبعد وجود مدينة «سيميريا» القديمة ، في

هذا التل .

مما سبق ، نرى أنه من غير المستبعد أن يكون «تل الكزل» ، هو موقع «سيميريا» القديمة ، نظراً لإمكانية فرض الحصار (البري - البحري) عليها ، باعتبار أن نهر الأبرش؛ هو ثغر هذه المدينة إلى البحر . فإن لم يكن الأمر كذلك ، فيجب أن توجه الأنظار إلى المواقع الأثرية آنفة الذكر وخاصة حول «رامة لحة» و«نهر الموالح» ، وأن تشمل الدراسة السهل والتل معاً؛ إذ من المحتمل أن تكون آثار هذه المدينة المنشودة في سهل لم يكشف النقاب عنها بعد ، وإن كان لها سور يحميها . . . وإلا فإنه يجب توظيف الجهود للبحث عن «سميريا» في الأراضي اللبنانية؛ في البحر وعلى البر ، طالما أن ذكر موقع هذه المدينة قد عين قريباً من «بيبلوس» وفي شمالها تحديداً؛ بين سفوح جبال لبنان ومدينة «عمريت» في الشمال . ولهذا ، فإن متابعة دراسة الموانىء القديمة في الساحل اللبناني ، مفيد للغاية في هذا المجال ، وقد يعطينا موقع مدينة «سيميريا» ، غير المحدد بعد .

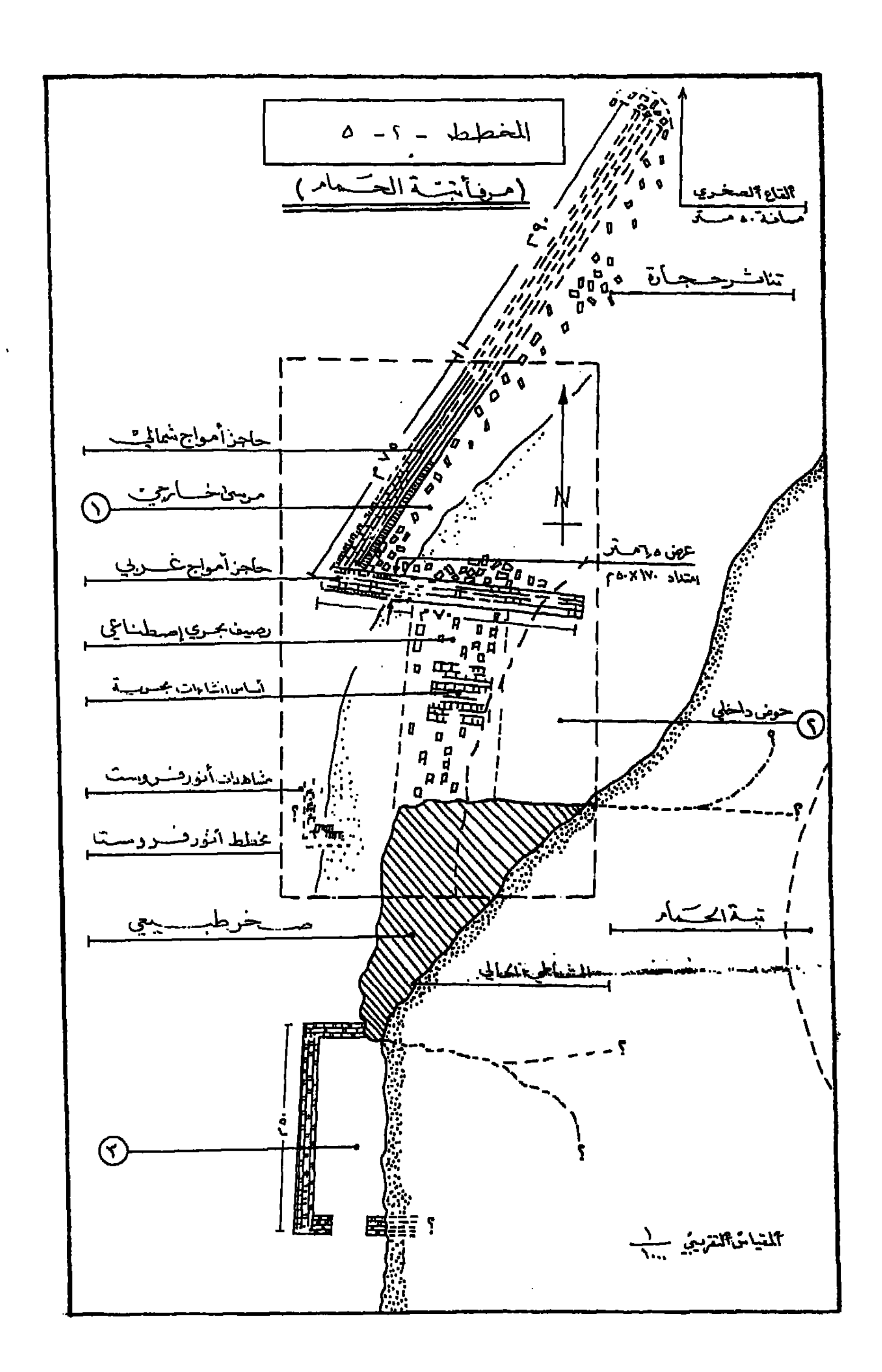
رابعا - مرفأ تبة الحمام
(المخطط - ٢ - ٥)

يدعى خزنة «جوينّة»؛ أي خليج «جون» المنطار الصغير ، بالعرف البحري المحلي . وقد زارته الآنسة «آنور فروست» عام ١٩٦٣ م ، ولم تنشر عنه أية دراسة أثرية ، بل اكتفت له في مقالها برسم تقريبي بسيط[١٤] .

وكما يتبين من المخطط ، فإن ما كان يظهر في هذا الميناء في حينه ، لايتعدى حاجز أمواج بسيط؛ بطول (٥٠) م غرباً؛ وامتداد (١٧٠) م شمالاً ، بعرض (٦٫٥) م تقريباً . وهذا ماشاهده العالم الأثري «جان - بول

---

١٤ - آنور فروست ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، العدد - ١٤ ، سنة - ١٩٦٤ م ، القسم الأجنبي ، ص : ٧٢ .



المخطط - ٢ - ٥
(مرفأ تبة الحمام)
القاع الصخري
تناثر حجارة
حاجز أمواج شمالي
مرسى خارجي
حاجز أمواج غربي
عرض ٥-٦ أمتار
رصيف بحري إصطناعي
أساس انشاءات بحرية
حوض داخلي
مشاهدات أنور فروست
مخطط أنور فروستا
صخر طبيعي
تبة الحمام
الشاطئ الحالي
القياس التقريبي ١/١٠٠٠

ري - كوكواس» بعد ذلك بعدة سنوات[١٥] بالإضافة إلى بعض الحجارة المرصوفة ، إلى الجنوب قليلاً من هذه الآثار ، التي كانت تغطيها الرمال .

وقد أدى نقل الرمال من هذه المنطقة والشاطىء القريب ، واستخدامه في بناء الشاليهات القريبة في الآونة الأخيرة ، إلى تراجع هذا الشاطىء نحو الشرق لما يقذفه البحر من رمال ومخلفات ليعوض به النقص ، مما أتاح الفرصة لظهور آثار مرفئية هامة لم تكن معالمها واضحة للعيان ، نتعرف عليها بالتفصيل ، لأول مرة ، وهي :

آ - مرسى خارجي (الموقع رقم - ١)

يحدده حالياً حاجز الأمواج الغربي ، بطول (٧) م من حجارة منحوتة مشذبة ومرصوفة بكل عناية ، بعد أن ابتعد عن الشاطىء الأخير ، وأفسح المجال للتعرف على آثار أخرى .

أما حاجز الأمواج الشمالي ، فيظهر من حجارته المرصوفة ما طوله (٧٥) م كذلك ، والباقي ما يزيد طوله عن (٩٠) م من حجارة منحوتة ، قد بعثرتها الأمواج ، وهي مغمورة حالياً بمياه البحر .

ب - حوض داخلي (الموقع رقم - ٢)

لم يكن هذا الحوض معروفاً من قبل ، وما يظهر منه حالياً هو مساحة مربع (٥٠×٥٠) م تقريباً ، ولازالت الرمال تغمر معظم أقسامه التي تمتد نحو الشرق حتى أسفل التل الحالي ، حيث يتوقع وجود الشاطىء القديم وإنشاءاته المرفئية ، إن وجدت . أما من ناحية الغرب ، فيحدده رصيف بحري اصطناعي بحري يتوسط هذه المنطقة ، التي كانت تصل بين حاجز الأمواج الغربي والصخر الطبيعي ، الذي يحدد الحوض الداخلي من جهة الجنوب .

---

١٥ - جان - بول ري - كوكويس ، أرواد والمنطقة المحيطة بها ، اللائحة - ٢٤ ، الصورة - ٣ ، ص : ٢٩٠ .

ج - ميناء صغير (الموقع رقم - ٣)

يقع إلى الجنوب من الآثار التي تضع عليها الآنسة «آنور فروست» إشارة استفهام ، ولعلها تقصد بذلك بعض حجارة الميناء التي كانت ظاهرة للعيان ونحن بصدده الآن وقد أخطأت الموقع . ويمتد هذا الإنشاء البحري الإصطناعي بطول (٥٠) م تقريباً؛ فهو على ما يظهر ميناء صغير للفلك والسفن الصغيرة؛ له مدخل ضيق وامتداده نحو الشرق غير معلوم . ولهذا لايمكن التكهن بمدى امتداده واتساعه وعمقه ، لكن كل الدلائل تشير إلى قدمه ، ولايمكن الجزم بأنه معاصر للإنشاءات البحرية السابقة . فهو مبني من حجارة منحوتة أصغر ، وطراز حجارة الحواجز الداخلية المرصوفة بكل عناية واتقان تميل بزاوية بسيطة نحو البحر ، مما يدعو إلى الشك باستخدامه كمزلقان في مرحلة ما ، أو أن بناءه قد تم قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م ، لأنه يوجد مثيل لذلك في أرصفة ميناء «الزاوية» في خليج البسيط ، ومزلقانات «أرواد» تشبه ذلك أيضاً !

ومن الملاحظ عدم مشاهدة كسر الفخار بكثرة ، في هذه الأحواض ، نظراً لتراكم الطمي والرمال والمخلفات البحرية فيها ، وبهذا فإن سوية القاع القديم لازالت على عمق أكبر ، وقد تظهر في المستقبل ويكون بالإمكان انتشال نماذج مختلفة من الآثار المطمورة ، التي تتيح إمكانية تأريخ هذه الإنشاءات البحرية الحيوية بدقة .

ولكن ما يلفت النظر بالوضع الحالي لتوضع هذه الآثار ، هو عرض الأرصفة وحواجز الأمواج ، وكثرة تبعثر الحجارة المنحوتة ، خاصة داخل حاجز الأمواج الغربي ، وبداية حاجز الأمواج الشمالي . مما يشير ، إلى وجود نوعٍ ما من الإنشاءات للخدمات البحرية ، فوق هذه الحواجز ، التي يبلغ عرضها (٦) م تقريباً . أما الشيء المهم في توضع حجارة حواجز الأمواج هذه ، هو أن ما يظهر منها حالياً يعلو مستوى سطح البحر بخط أفقي في أعلى مدّ بحري ، ولا يعلوها أي حجارة من طراز آخر تشير إلى إجراء ترميم

ما لاحق ، كما هو الحال في أرصفة مرفأ «أرواد» ، وحواجز أمواج «كارنة» ، وأساسات الأبنية في «خراب مرقية» ، وغيرها . وهذا دليل إلى أن بناء هذه الإنشاءات البحرية قد تم بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً[١٦] .

ولكن كما يظهر ، أن الميناء الجنوبي الصغير ، والحوض الداخلي من المرسى الخارجي ، وإنشاءاتها البحرية هي من عهد واحد ، للتشابه في طراز حجارتها من الحجم المتوسط . بينما حجارة حاجز الأمواج الغربي ، والامتداد الشمالي لحجارة حاجز أمواج المرسى الخارجي ؛ أكبر طولاً ، فهي إذن من عهد آخر !

وأكبر الظن ، أنه في البداية ، لم يكن هنالك سوى الميناء الجنوبي ، والحوض الداخلي . وفي وقت لاحق غير معروف تم إنشاء المرسى الخارجي . ففي المرحلة الأولى ، تم الإستفادة من وجود الصخر الطبيعي لبناء مرسى شمالي «الحوض الداخلي» ، وآخر جنوبي «الميناء الصغير» . أما في المرحلة الثانية ، فتم إنشاء المرسى الخارجي ؛ بمد حاجز الأمواج الغربي والشمالي ، حتى مسافة (٥٠) م من قاع صخري بعمق «٥ر١ ـ ٢» م ، تتكسر عليه أمواج البحر . وذلك يجعل من المياه الواقعة إلى شرقي وشمالي هذا المرسى الخارجي مساحة ساكنة نسبياً ، ويتم الدخول إليها من هذا الممر الآمن ، حتى في الأمواج العالية . وفي كلتا الحالتين ، نرى الميناء المزدوج ، وهذا من سمات بناء المرافىء الفينقية !

وهنا ، لابد لنا من التنويه ، إلى احتمال علاقة الإنشاءات البحرية الأقدم ، مع مرسى مصب «نهر الموالح» ، الذي يقع إلى جنوبها على مسافة

---

١٦ ـ تم التوصل في دراستنا الجيولوجية والأثرية والتاريخية عن « جزيرة أرواد » . إلى تحديد زمن التحول (٢)م في مستوى سطح البحر ، حول الجزيرة وفي المنطقة المحيطة بها ، بالنصف الأول من القرن الرابع عشر قبل الميلاد ؛ أي حوالي عام ١٣٦٥ ق .م على وجه التقريب .

(٥٠٠) م فقط . فإن تحقق ذلك ، يكون الحوض الداخلي والميناء الجنوبي معاصرين لمدينة «سيميريا» ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل .

الفصل الثالث

جزيرة أرواد ومراسيها القريبة منها
(المخططان ٣ و ٤)

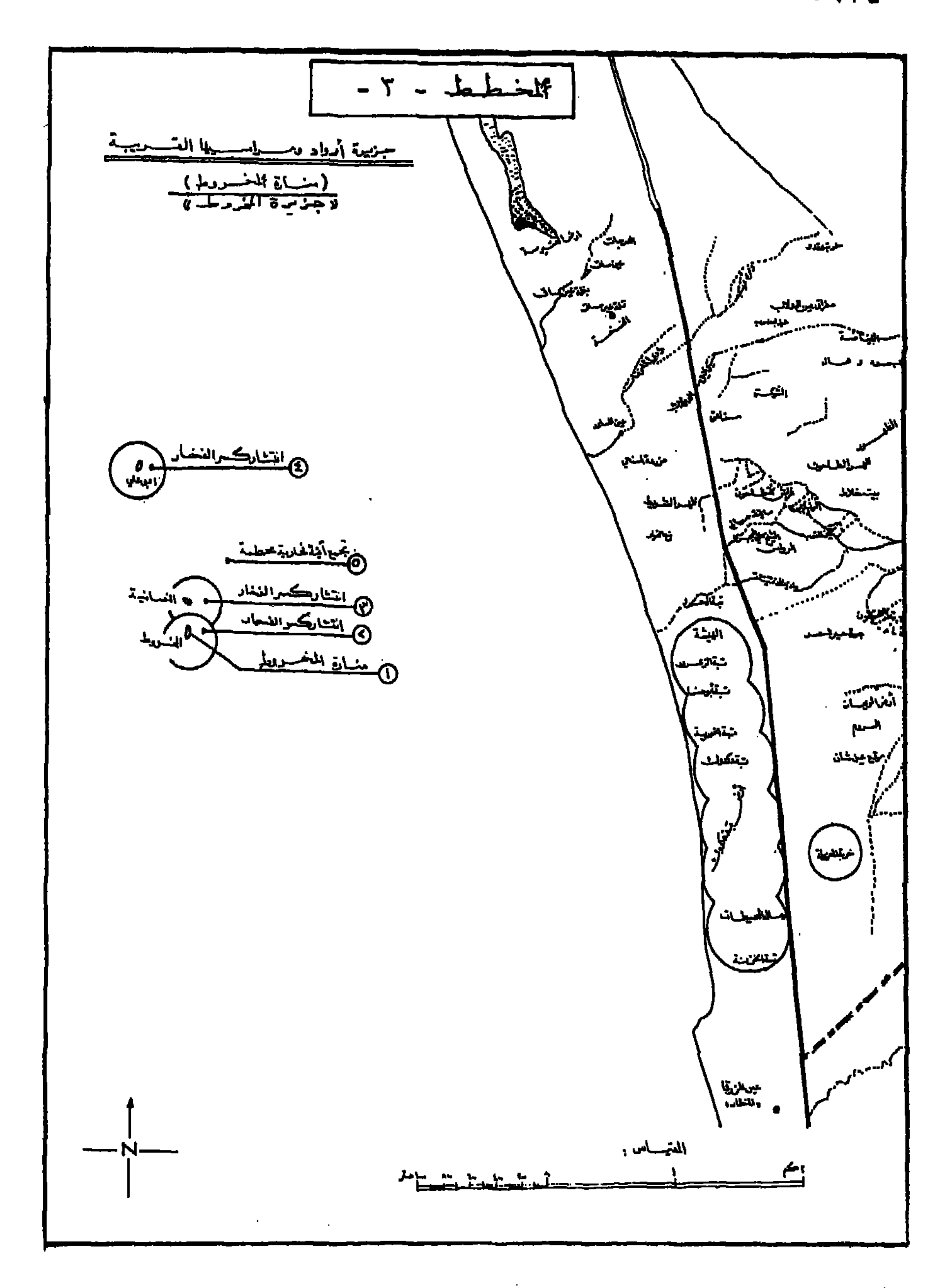
جزيرة أرواد بغنى عن التعريف ، فلها شهرة تاريخية كبيرة ، وهي موضوع رئيس لدراسة تفصيلية خاصة : جيولوجية ، أثرية ، تاريخية[١٧] . وطالما كان للجزيرة ممتلكات وبنات عديدة على الشاطىء[١٨] ، فإن لها بطبيعة الحال مراسيها وثغورها ومرافقها الدينية والدنيوية والبحرية ، في المنطقة المحيطة . وسنأتي على ذكر ذلك حسب ما تيسر لنا من معلومات ، قد تكون ذات فائدة كبيرة لدراسات أكثر تفصيلاً ، في المستقبل .

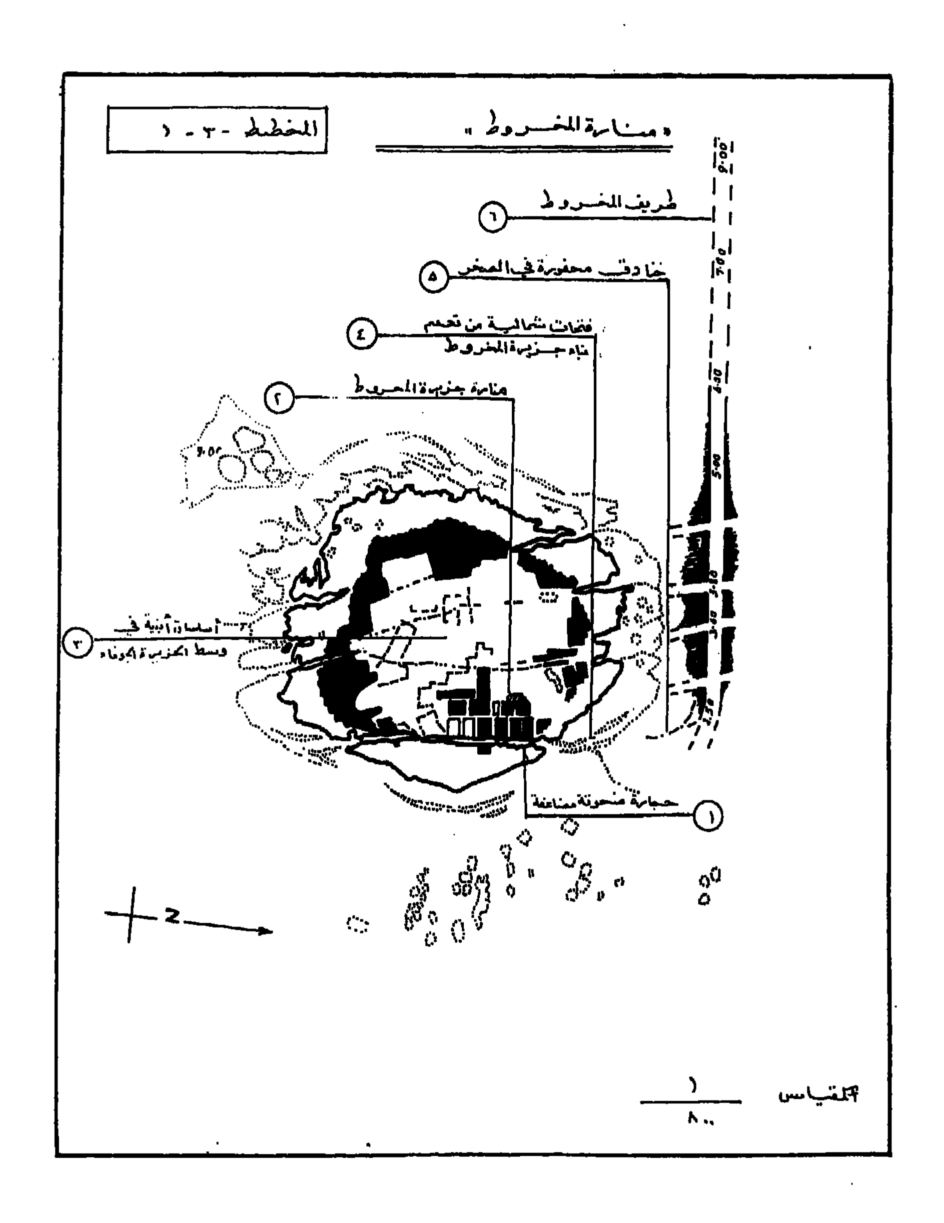
أولاً ـ جزيرة المخروط (المخطط ـ٣)

تقع جزيرة المخروط الصغيرة (الموقع رقم ـ١) في أقصى الأرخبيل الأروادي من جزر ، وغوارق ، ومناطقة ضحلة . وتشاهد كسر الفخار بكثرة ، إلى الشرق من جزيرة المخروط (الموقع رقم ـ٢) ، والنصانية (الموقع رقم ـ٣) ، وأبو علي (الموقع رقم ـ٤) ، كما تنتشر بعض تجمعات الآنية الفخارية (الموقع رقم ـ٥) ، من حطام السفن في الجوار . وهذا دليل ، على

١٧ ـ « دراسة بحرية ، « جيولوجية ، أثرية ، تاريخية » ، بعنوان (جزيرة أرواد والجذور الفينيقية) .

١٨ ـ تاريخ جزيرة أرواد نقلاً عن دائرة المعارف الفرنسية ، وهي عبارة عن نشرة خاصة باللغة الفرنسية ، من مخلفات بلدية جزيرة أرواد في فترة ما بين الحربين ، ويعتقد أنها للعالم الأثري « دوسو » ، الذي زار الجزيرة في عهد الإنتداب الفرنسي ، ترجمة « جورج دكر » مدير ناحية أرواد في تلك الفترة ، ص : ١ .


المخطط - ٣ -
جزيرة أرواد ومراسيها القريبة
(منارة المخروط)
(جزيرة المخروط)
انتشار كسر الفخار ④
تجمع أنية فخارية محطمة ⑤
انتشار كسر الفخار ③
انتشار كسر الفخار ②
منارة المخروط ①
المقياس :
N


المخطط - ٣ - ١
« منارة المخروط »
٦ طريق المخروط
٥ خنادق محفورة في الصخر
٤ فتحات شمالية من تحصين
بناء جزيرة المخروط
٢ منارة جزيرة المخروط
٣ أساسات أبنية في
وسط الجزيرة
١ حجارة منحوتة
N
المقياس ١/٨٠٠

استخدام هذه الجزر كمراسي آمنة للرسو في الطقس الرديء ، حيث تتحطم الأمواج وتتكسر على صخور هذه المنطقة الضحلة ، مما يجعل من المياه الواقعة إلى الشرق منها ، منطقة ساكنة وهادئة نسبياً ، في مثل هذه الظروف .

إذن فلا غرابة في استخدامها كمنارة لإرشاد السفن ، منذ أقدم العصور . ولكن كيف نُفذ ذلك ، وتمت خدمتها ، سيما في البحر العالي والطقس الرديء !؟.

ثانياً ـ منارة المخروط (المخطط ـ٣ـ١)

تظهر آثار الصنعة على جزيرة المخروط ، وفي قاع المياه المحيطة بها ايضاً . فقد حُفِرَ صخر الجزيرة إلى عمق المترين تقريباً ، وقُطِّع إلى حجارة كبيرة متوسطة حجمها (٢,٥×٢×١,٥) م ، ورُصِفَتْ بها الواجهة الشرقية للجزيرة؛ تماماً كما نفذ في صخر غربي جزيرة أرواد ، واستخدمت حجارته في بناء السور . ولإقامة منارة صالحة للإستخدام على مثل هذه الصخرة الصغيرة المنعزلة ، دُعِّمت الناحية الشمالية الشرقية لها بحجارة منحوتة مضاعفة (الموقع رقم ـ١) ، ورفع عليها شريحة حجرية ، وما بقي منها قائماً حتى الآن أبعاده (٤×٤×٣,٥) م بسماكة (٥٠) سم تقريباً ، ويعطي شكل مثلث عن بعد . . !! ولهذا سُميت الجزيرة بالمخروط؛ نسبة إلى هذه الصخرة الهرمية المنظر ، التي كان يثبت عليها في غالب الظن مرآة من البرونز ، فعند إشعال النار أسفل هذه الصخرة ، كان ينعكس عادة نور منارة جزيرة المخروط (الموقع رقم ـ٢) إلى مسافة بعيدة ، وهذا ما سنجده في مكان آخر من الساحل؛ في رأس ابن هاني . ولخدمة هذه المنارة بالمحافظة ليلاً على شعلة دائمة ، تم إقامة أبنية في وسط الجزيرة الجوفاء (الموقع رقم٣) ، لحماية حياة وتأمين معيشة العاملين عليها ، في مختلف الظروف . ولذلك ، لايمكن التكهن بنوعية هذه الإنشاءات التي لا زالت أساساتها ظاهرة للعيان ، سوى أنها أبنية متينة مانعة لنفاذ المياه ، وإلا لما تمكن أي إنسان من العيش والإستمرار تحت تأثير ظروف حالة البحر والحياة

المنعزلة ، في هذه الجزيرة الصغيرة النائية .

ومما يلاحظ ، أن أساسات الأبنية الموجودة في وسط الجزيرة قد غمرتها المياه ، وَرُفِعَتْ سويتها بطبقة من حجارة مغايرة في الطراز ، كما هو الحال في «طريق القيصر» غربي جزيرة أرواد والفسحة الشمالية والجنوبية من الجزيرة ، مما يدل على أن إنشاءات المخروط كانت معاصرة لمثيلاتها في أرواد ، وفي مناطق أخرى من الساحل؛ في كارنة ، وخراب مرقية ، والبسيط ، وغيرها . وفي ذلك دليل ، على أن تنفيذ إنشاء هذه الأبنية ، قد تم قبل ارتفاع مستوى سطح البحر ، بمعدل (٢) م تقريباً . وهذا ما تقره الآنسة «آنور فروست» ، بقولها : «لقد طُوِّلت الفتحات الشمالية (الموقع رقم -٤) بواسطة اربعة خنادق حفرت في الصخر (الموقع رقم -٥) بشكل واسع وضحل ، وهي مغمورة حالياً بالماء . . وهذا يشير إلى حدوث تحول في مستوى سطح البحر»[١٩] .

ولكن مايدعو إلى العجب ، هو وجود الطريق (الموقع رقم -٦) ، الذي تنتهي إليه الخنادق الأربعة آنفة الذكر فهو يبـــدأ من عمق (٢) م ، ويمتد بعرض(٤) م ، لينتهي على عمق (٩) م تقريباً . أما الناظر إليه من تحت سطح البحر ، فلا بد من أن تأخذه الرهبة ، ويتملكه الشعور ، بأن هذا العمل لا يمكن أن يكون إلا من صنع يد إنسان ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن بـ (١٠) م ، على الأقل .

وهذا يشير إلى احتمال استعمال هذا الطريق ، للوصول الى قمة (مرتفع) يمثل جزيرة المخروط في الوقت الحاضر ، وكان له سمة خاصة ، أو استخدام معين ، في الزمن القديم . فهل حفر هذا الطريق في الصخر لرفع حجارة المنارة في وقت ما ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن ، ثم حفرت الجزيرة لترميم الواجهة الشرقية ، وإقامة البناء في وقت لاحق ،

١٩ - آنور فروست ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، المخطط - ٣ ، الصورة - ٤ ، مجلد - ١٦ ، النص الأجنبي ، سنة - ١٩٦٦ ، ص : ١٦ ، ٢٦ .

عندما ارتفع مستوى سطح البحر . . ؟ أو كان لهذه الجزيرة استخدام ديني خاص؛ يفسره وجود قبور «النصانية» و «أبو علي» المنحوتة في الصخر . . ! ؟ أم أن هذه الجزيرة ، قد استخدمت محرقة للأموات ، ثم كمنارة لهداية السفن ، في وقت من الأوقات !؟؟ وعلى كل حال لا يوجد ما ينفي ذلك بطبيعة الحال !! فإن تحقق ذلك ، فهذه الجزيرة قد استخدمت يوماً كمرسى ، ومنارة ، وكانت تؤدي هدفاً دينياً مقدساً . وهذا ما يلفت النظر إلى احتمال وجود علاقة ما ، بين هذا الجزيرة ومنطقة الهيشة ، التي لم تتناولها بعد الأبحاث والحفريات والدراسات الأثرية بشكل كامل ، وخاصة في كل من؛ تبة الحمراء ، والزعرور ، وأبو حنا ، والخورية ، ودكدوك ، وعمريت أيضاً ، وفي المنطقة المحيطة بالشاطىء القريب .

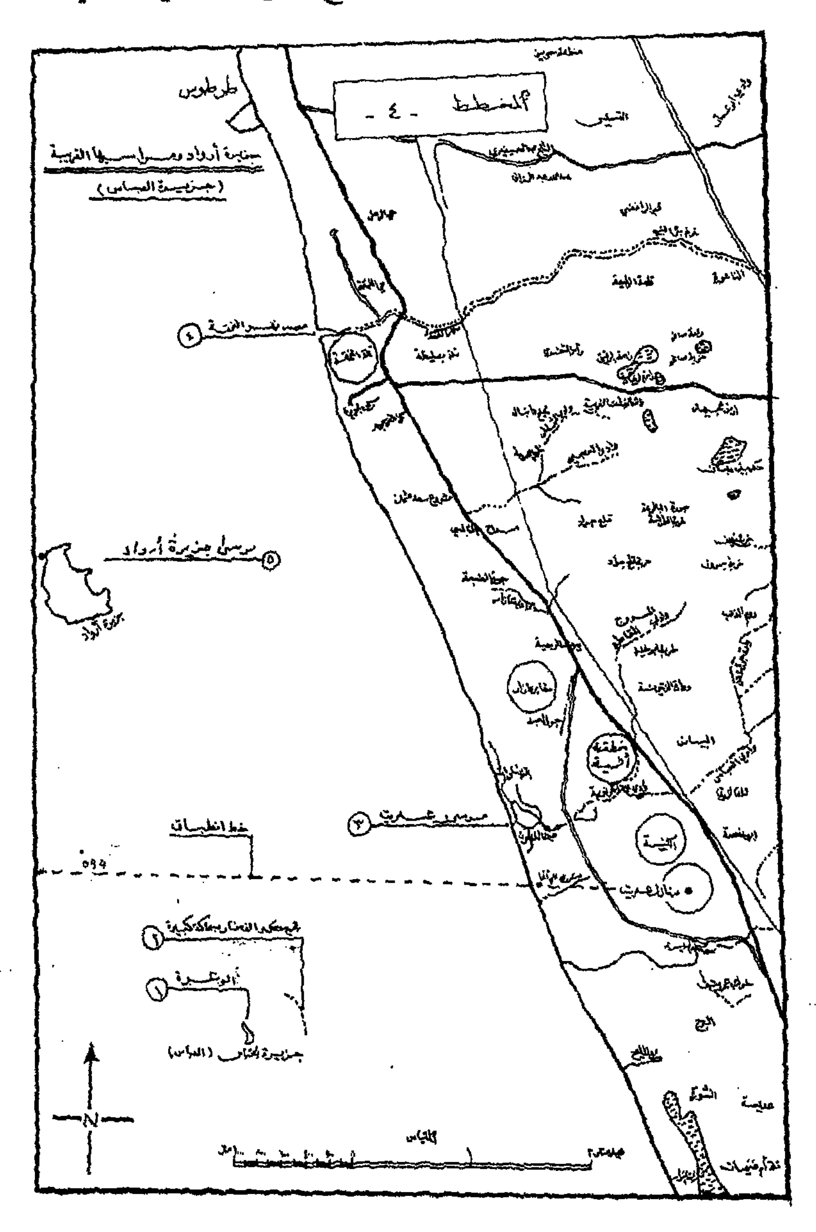
ثالثا ـ جزيرة العباس «الحباس» (المخطط ـ ٤)

تدعى محلياً «الحبيس»؛ أي تصغير «الحبس» ، وهو السجن ! في اللغة العربية الفصحى . . ! ! فهل في ذلك إشارة إلى استخدامها سجناً ، في يوم من الأيام ؟ ولكن لا يوجد ما يؤكد ذلك بشكل قطعي ، في حين أن بقايا الأبنية التي شاهدها العالم الأثري «رينان» عام ١٨٦٠ م ، تلقي الضوء على احتمال كون هذه الوظيفة حقيقة واقعة . سيما وأن الحياة المنعزلة والخطرةمعاً على هذه الجزيرة الصغيرة تؤكد هذه الفرضية ، وتنفي بنفس الوقت احتمال قيام الحياة السكنية الطبيعية الدائمة؛ بسبب شظف المعيشة ، ومشكلة تأمين مياه الشرب ، وخطر الرياح والعواصف والأمواج العالية ، وخاصة في فصل الشتاء .

لايوجد حالياً ما يدل على وجود أي بناء في جزيرة «العباس» ، سوى حفرة مستطيلة منحوتة في الصخر على غرار قبور «النصانية» و «أبو علي» لكنها أكبر حجماً ، وهي مبطنة بملاطة مانعة حديثة الصنع نسبياً لنفاذ المياه ، مما يدل على استخدامها كخزان مياه لخدمة الأبنية التي كانت مقامة على الجزيرة ، وهذا لايقلل من احتمال استعمال هذه الحفرة للدفن في زمن

سابق . ولكن كل الدلائل المتوافرة تشير إلى الإستخدام الأحدث ؛ أي الإستفادة من هذه الجزيرة كسجن ، ليس قديماً جداً .

ومما يلاحظ ، أن صخر الجزيرة قد اقتُلع ونُقل واستُعمل غالباً في البناء ،



مما أزال معظم الآثار التي كانت على الجزيرة . ولعل بعض الحجارة التي يمكن مشاهدتها على مسافة قريبة شمال شرقي الجزيرة ، في مكان يدعى محلياً باسم «الوعرة» (الموقع رقم -١) ، هي من بقايا الأبنية التي كانت على الجزيرة وقد جرفتها أمواج البحر . كما أن السطو المستمر على رمال الجزيرة واستعماله عادة في البناء ، أظهر عام ١٩٧٠ م عدداً من حلقات الرصاص والأوزان ، التي كانت تستخدم في شباك صيد السمك القديمة ، في حين أن سماكة تجمع كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية ، التي يمكن مشاهدتها في شرقي الجزيرة (الموقع رقم -٢) ، دليل على استخدامها في وقت ما بشكل مكثف ، أكثر من غيرها من الجزر . وقد استمر هذا الإستخدام كمرسى في وقت لاحق ، مما زاد في سماكة كسر الفخار ، التي جرفتها الأمواج حيث استقرت على عمق ٦ م تقريباً . هذا ، والجدير بالذكر ؛ أنه لا يوجد مثيل لهذا التجمع من الفخار إلا في خليج البسيط ؛ في مرسى «الحبق» . فهل في ذلك إلا أنهما من عهد واحد عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن ؟ مع العلم ، أن كسر الفخار ، وتجمعات حطام الآنية الفخارية الباقية من آثار السفن الغارقة ، وبعض الأمفورات السليمة المنفردة ، تتوزع بكثرة ، بين جزيرة «العباس» وجزيرة «أرواد» ، وخاصة بينهما وبين عمريت «ماراتوس» على الشاطىء المقابل ناحية الشرق .

رابعاً - مرسى عمريت (الموقع رقم -٣)

تدل التنقيبات الأثرية ، التي أجريت في عمريت ، على أنها قد تأسست في العصر الأموري . إذ عثر في أحد الأسبار ، التي تمت في الجانب الغربي من التل ، إلى عمق خمسة أمتار ، على كسر فخارية تعود إلى أواخر الألف الثالثة قبل الميلاد . وهي الفترة التي قام بها الأموريون بانشاء بعض الموانىء على الساحل في الزمن ما بين (٢١٥٠ - ٢٠٠٠) ق.م ، وبهذا يمكن اعتبار أن «عمريت» تعود أصلاً إلى هذه الحقبة من الزمن[٢٠] .

٢٠ - نسيب صليبي ، عمريت ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، دمشق - ١٩٨٤ م ، ص : ١١ .

وقد خضع الساحل السوري إلى سيطرة الأرواديين ، وأقاموا عليه عدداً من الممتلكات ، منذ أقدم العصور . وكانت مدينة «عمريت» ضاحية برية لجزيرة «أرواد» ، وجزءاً لا يتجزأ منها؛ إذ ورد في بيان «تحوتمس الثالث» (١٤٩٠-١٤٣٦) ق.م الحربي ، ما يلي : «أنظر !!.. إن جلالته قهر مدينة أرواد وما فيها من قمح ، وقطع أشجارها الجميلة .. أنظر !!.. لقد كان فيها محاصيل كل بلاد زاهي ، لقد كانت جنائنهم ملأى بثمارها ، وخمورهم كانت في معاصرهم كالمياه الجارية ، وحبوبهم على الجلول كانت أكثر من رمال الساحل ، وقد غمر الجيش بالحصة التي نالها . . أنظر !!.. إن جيش جلالته كان يسكر ويمسح بالزيت كل يوم كما لو كان في عيد في مصر»[٢١] . إذن ، فليس المقصود بهذا الكلام أرواد الصخرة ، بل عمريت المدينة وممتلكاتها على الساحل من سهل وحقل وجبل ، وما الجزيرة إلا ملجأ وملاذ ومأوى في حالة الخطر ! ! !

ازدهرت عمريت في عصر الحديد ، وفي العهد (اليوناني - الفارسي) ، وفي العهد الهلنستي . وبلغت هذه المدينة القمة ، من حيث القوة والإتساع ، في أواخر القرن الثالث ق .م . ثم تحررت من السيطرة الأروادية ، في منتصف القرن الثاني قبل الميلاد . ولكن سرعان ما استعاد الأرواديون قوتهم ، وانقضوا على «عمريت» ودمروها عام ١٤٠ ق .م . وبعد هذا التاريخ لم تذكر مدينة «عمريت» التي أطلق عليها اسم «ماراتوس» في العهد (اليوناني - الروماني) ، إلا نادراً ، وفقدت أهميتها نهائياً خلال العهد الروماني[٢٢] .

نلمس مما سبق العلاقة الوطيدة التي كانت تربط مدينة «عمريت» وجزيرة «أرواد» ، فهما توأمان لايمكن فصلهما عن بعضهما ، فكلاهما كان يكمل

21) J.H.Breasted, Geschichte Aegyptens, S. 186.

٢٢ - آثار المنطقة الساحلية ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، النشرة رقم (٣) .

بعضه الآخر . ففي عمريت معبد «أرواد» المقدس ، ومغازلها كانت مقابر ملوك «عمريت» و «أرواد» وكبار الأغنياء فيهما ، من القرن الخامس قبل الميلاد . كما يمكن اعتبار مقابر «عازار» من القرن الثاني ، ومطلع القرن الثالث ب . م ، كانت تابعة لأهالي جزيرة «أرواد» ، نظراً لعدم اكتشاف مدينة أثرية قريبة . فكيف كان يتم الإتصال البحري بين جزيرة «أرواد» و «عمريت» ومدن الشاطىء القريب !؟ .

نحن نعلم ، أن لا وجود لمدينة «أنتارادوس» ومرافئها ، قبل العهد الروماني . فإن كان هذا الإتصال يتم عن طريق مرفأ «كارنة» في الشمال أو أحد مصاب الأنهار والمراسي ومرفأ «تبة الحمام» في الجنوب ، فإن الطريق البري للوصول إلى عمريت في كلا الإتجاهين ، كان يعتبر طويلاً وصعباً وشاقاً بالنسبة لوسائل النقل في العصور القديمة . إذن لا بد من وجود طريق اقصر ، ألا وهو الطريق البحري مباشرة إلى عمريت ، حيث لا يمكن مشاهدة أي انشاء بحري لها ، فهي مرسى بحري مفتوح .

وهنا ، يجب ألا ننسى ؛ أن حركة النقل البحري للتجارة الداخلية بين موانىء أي بلد في العهد القديم ، يقابل تماماً التجارة الخارجية بين الدول في الوقت الحاضر . أما التجارة البحرية بين دول البحر القديم ، فإنها تقابل التجارة البحرية العالمية بين القارات في العصر الحديث . وذلك نظراً لصغر حجم السفن القديمة ، وصعوبة عمليات شحن وتفريغ وتداول الحمولات والبضائع التجارية ، في وقت لم تكن فيه غير اليد العاملة بديلاً عن الآلة .

وحيث أن هنالك دائماً تصنيفاً عاماً للإنشاءات البحرية؛ من موانىء ، ومرافىء ، ومراسي ، وخلجان ، وغيرها . فإنه كان للسفن القديمة كذلك طرازها المتنوع؛ من فلك صغيرة إلى متوسطة فكبيرة ، ومن سفن شاطئية محلية إلى سفن دولية كبيرة في أعالي البحار . ولذلك ، فإن ما نتكلم عنه من مصاب أنهار ومراسي مفتوحة كانت تستخدمها السفن ومن الصعب تصوّره أو التسليم به ، فإنه حقيقة واقعة ، يؤكدها الإستخدام الحديث المشابه

بشكل دامغ ، لا يقبل الجدل !

ويعتبر مرفأ أرواد المزدوج ميناءً ومرسى دولياً بالنسبة للساحل القريب . كانت تؤمه السفن الكبيرة من مختلف الجنسيات ، حيث تفرغ حمولتها ، وتترك للسفن الساحلية الصغيرة مهمة نقل هذه البضائع وتوزيعها إلى مدن الشاطىء المقابل . ثم يُعاد شحن تلك السفن بما تكون قد عادت به السفن المحلية ، من بضائع مدن وغلال الشاطىء والسهل القريب ، ليعاد تصديره إلى المراكز التجارية المجاورة لأرواد؛ مثل طرابلس لبنان ، صيدا ، جبلة ، اللاذقية ، وغيرها . أو إلى الموانىء البعيدة فيما رواء البحار؛ مثل الإسكندرية ، رودس ، أثينا ، روما ، وغيرها . تماماً ، كما كان يتم حتى عهد قريب جداً؛ إذ كانت المراكب الخشبية الأروادية تنقل البضائع والحمولات بين مختلف موانىء البحر المتوسط ، بينما الفلك الكبيرة «فلك التجريم»[٢٣] و «الأكياك»[٢٤] تنقل وتوزع ذلك ، بين موانىء القطر العربي السوري وفيما بين هذه الموانىء المجاورة في شرقي البحر المتوسط . وحتى عهد قريب جداً ، كانت الفلك الصغيرة[٢٥] تزود جزيرة «أرواد» بالخضار والألبان والأجبان من «عمريت» . إذ كانت تدخل هذه الفلك إلى «نهر عمريت» في الفيض والمدّ أو ترسو عند مصبه ، حيث يتم نقل مثل هذه المواد يدوياً ، طالما كان البحر هادئاً والطقس حسناً . وفي عام ١٩٣٨ م دخلت إحدى السفن الإفرنسية إلى «مرسى عمريت» على خط الإنطباق Transit

---

٢٣ - فلك كبيرة مفتوحة ، تبلغ حمولتها وسطياً ما بين ٧ - ١٠ طناً ، حسب حجمها وطريقة استخدامها ؛ للشحن ، أو لأغراض عامة .

٢٤ - جمع « كيك » ؛ وهو الإسم العربي لسفينة شراعية صغيرة مغلقة ، تبلغ حمولتها وسطياً ما بين ٢٠ - ٤٠ طناً ، وتستخدم عادة في الملاحة الشاطئية ، لخدمة التجارة المحلية القريبة على الغالب ، ونادراً ما تستخدم مثل هذه السفن في أعالي البحار ، لنقل التجارة الخارجية بين البلدان البعيدة .

٢٥ - تتراوح حمولة مثل هذه الفلك ، ما بين ٣ - ٥ طناً ، حسب الغاية المصنوعة لأجلها ؛ للصيد ، لنقل الحمولات والركاب ، أو لتلبية حاجات اخرى .

اَلْمُوَقَّعْ على الخرائط البحرية في الإتجاه (٠٩٤°) ، لتحميل الآثار والتماثيل الحجرية التي اكتشفت في «عمريت» بذلك الوقت ، ونقلها إلى فرنسا حيث لا زالت محفوظة في متحف «اللوفر» حتى الآن . هذا ، وقد تم نقل هذه الآثار ، من الشاطىء إلى السفينة ، بواسطة الفلك طبعاً ، تماماً كما كان يجري في جميع المراسي القديمة . وهنا نجد أنفسنا مضطرين إلى ذكر انتشار كسر الفخار وبعض الآنية الفخارية ، بين «عمريت» و «العباس» و «أرواد» ؛ وفي هذا المثلث بالذات ، أكثر من غيرها في المناطق القريبة . وهذا ما يلفت النظر إلى الإستخدام الكثيف لهذا المرسى ، ويوجه الأنظار إلى إمكانية العثور على إنشاءات بحرية في شبكة الجداول والأراضي المنخفضة التي تكون قد غمرتها الرواسب والمخلفات؛ في الشاطىء المحيط ، وعلى جانبي النهر القريب ، من مرسى عمريت (الموقع رقم -٣) ، أو في الجوار .

خامسا - نهر الغمقة (الموقع رقم -٤)

مصب نهر الغمقة أو مرسى تلة الغمقة ، هو ميناء «أوهيدرا» القديمة . وهي إحدى (بنات) ممتلكات جزيرة «أرواد» ، غالباً عندما بلغت أوج عزها في القرن الثامن قبل الميلاد . فتبدَّل طرق وتقنية بناء السفن ، غيّر توازن عالم المتوسط ، وَنَمّى ثروة «أرواد» و «صور» وكرّس أولوية بَحْريتهما ، في الوقت الذي كانت فيه سائر مدن الساحل سائرة نحو الأفول . وهكذا اختصت جزيرة «أرواد» بتجارة شمال شرقي البحر المتوسط وبلاد اليونان ، بينما انفردت مدينة «صور» بالبقية الباقية من جنوبي المتوسط وغربه .

ولكي تؤمن «أرواد» الخشب اللازم لبناء مراكبها ، والإمساك بقبضة خطوط التجارة الكبيرة التي انضم إليها طريق القوافل مع بلاد ما بين النهرين تحت الحماية الآشورية ، وللسيطرة على الأراضي الخصبة الصالحة لزراعة القمح ؛ المفاتيح الثلاثة للإزدهار في ذلك العهد[٢٦] ، بسطت «أرواد» نفوذها

٢٦ - جان - بول ري - كوكويس ، جزيرة أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ٩٧ .

على الشاطىء ، فكان لها أملاك ، وبنات ، ومعابد ، ومستودعات ، ومحطات تجارية أيضاً ، حتى حدود العاصي والفرات .

والجدير بالذكر ، أن الأعمال البحرية التي كانت تتم في «مرسى عمريت» ، لا يتوقع لها أن تختلف كثيراً عما كان ينفذ في مصب «نهر الغمقة» ، الذي كان أكبر اتساعاً ، ومياهه أكثر غزارة ، وعرضه أكبر مما في «نهر عمريت» . ولهذا ، كان بإمكان الفلك الصغيرة أن تدخل إلى هذا النهر بسهولة ، وترسو عند مدينة «أوهيدرا» ، حيث عين المياه الغزيرة . تماماً ، كما كانت تقصده الفلك حتى عهد قريب جداً ، وتدخل إلى سريره العميق لصيد السمك أحياناً ، وتارة للتزود من مياه عين نقية ، ونقلها إلى جزيرة «أرواد» لتأمين مياه الشرب ، في بعض السنين العجاف ، عندما كانت تنفذ مياه الآبار المخزونة ، التي تعتمد على جمع مياه الأمطار . وفي فصل الربيع من كل سنة ، كان من عادة أهالي جزيرة «أرواد» أن يقصدوا بفلكهم «نهر الغمقة» ، ويرسون عند مصبه أو يدخلون إلى مياهه ، التي كانت آنئذ أكثر غزارة من الآن . وذلك بهدف الراحة والإستجمام ، بقضاء يوم كامل في البرية ، تحت خيامهم المنصوبة من شراع فلكهم ، بما يدعونه «السيران» ، وهذا ما كان ينفذ في «عمريت» ، ايضاً !

أما في فصل الشتاء ، فقد كان الأرواديون يفضلون الدخول بمراكبهم الصغيرة إلى حوض نهر الغمقة ، للإحتماء فيه من تقلبات الطقس خارجه ، تحاشياً من مجابهة العواصف والأنواء في مرسى أرواد ، طيلة فترة التوقف عن ممارسة العمل البحري ، في غير موسم الإبحار .

وحتى الآن ، لا يزال البحارة المسنون من أهالي جزيرة أرواد ، يذكرون حادثة غرق مركب «أبو أَلْلُوف» . لقد كان هذا المركب يربط بجوار ثلاثة مراكب أروادية أخرى ، كانت ترسو في مياه نهر الغمقة : وقد لفظه الفيض بسبب غزارة الأمطار ، وقوة تدفق النهر وسرعة جريانه . وهم يروون كيف استقبله الموج المتلاطم والبحر الهائج ، وقذفه ثانية إلى الشاطىء ، ليتحطم

عند مصب النهر في البحر .

إنه أمرٌ يصعب تصوره في الوقت الحاضر . ولكن لا غرابة في ذلك خلال عصر أقدم . . ! فقد كانت الينابيع ومياه الأنهار أكثر غزارة مما هي عليه الآن ، لأن ازدياد حفر الآبار الإرتوازية تباعاً مضطرداً ، والإعتماد بكثرة على المياه الجوفية في الآونة الأخيرة ، قد أدى إلى ما نراه اليوم من جفاف بعض الينابيع المعروفة ، ونقصان مياه وشح معظم الأنهر ، في ساحل القطر العربي السوري .

فإن علمنا ، أن حمولة المراكب الأروادية الصغيرة ، كانت تتراوح وسطياً بين ٧٠-٨٠ طناً ، وهي تعادل نفس حمولات السفن في القرن الخامس عشر قبل الميلاد ، لما استبعدنا دخول السفن القديمة إلى ميناء «أوهيدرا» ، التي تقبع الآن في «تل الغمقة» ، على بعد حوالي ٣٠٠-٤٠٠ م من مصب النهر في البحر .

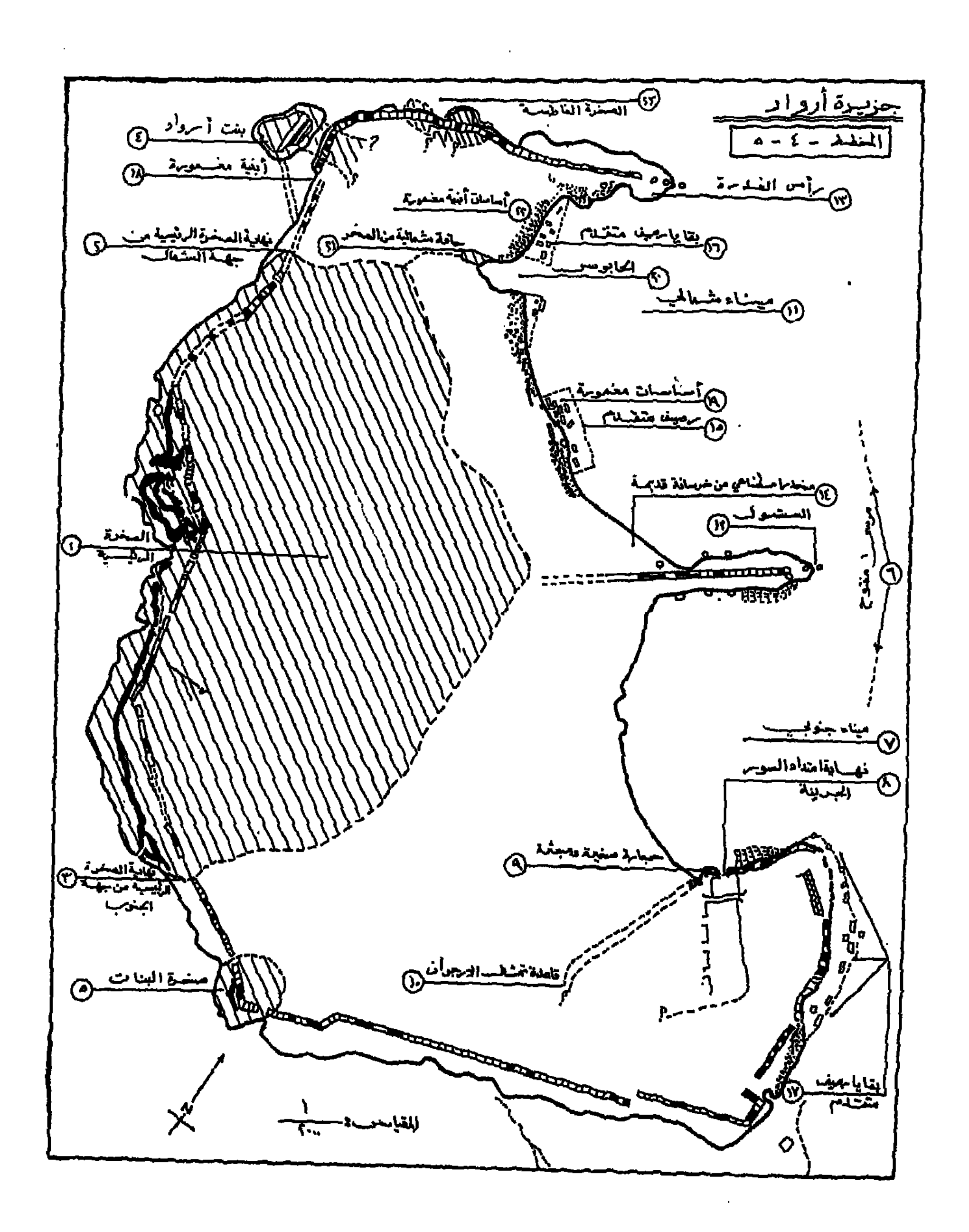
ومثل هذا الإستخدام البحري للأحواض النهرية ، كان مستثمراً بالفعل ، في معظم مصاب الأنهار الصالحة للملاحة في العالم القديم ، والأمثلة على ذلك عديدة في التاريخ .

سادسا - جزيرة أرواد (المخطط - ٤-٥)

أرواد ليست جزيرة طبيعية ، بل هي جزيرة إصطناعية ، بُنيت في البحر عن سابق عزم وتصميم ، لزيادة مساحة اليابسة الصالحة للسكن والبناء ، وذلك على حساب البحر عن طريق البناء البحري ، كما تُبنى أحدث المكاسر والموانىء ، وفق أحدث النظريات العلمية في الوقت الحاضر ، فقد كانت عبارة عن ثلاث جزر ، فوصل الفينيقيون ما بينها عمداً ، وامتد البناء شرقاً لتشكيل ما يسمى حالياً باسم «جزيرة أوراد» بمرفأيها الإصطناعيين ، وفيما يلي شرح لذلك :

١ - الصخرة الرئيسة (الموقع رقم -١)

وهي الجزيرة الرئيسية ، يحددها الخط المنقط ، ويبلغ طولها الأعظمي من


جزيرة أرواد
المخطط - ٤ - ٥
١٢ الصخرة الغاطسة
٤ بنت أرواد
١٨ أبنية مغمورة
١٣ رأس الغدرة
٢٢ أساسات أبنية مغمورة
٢ نهاية الصخرة الرئيسية من جهة الشمال
٢١ حافة شمالية من الصخر
١٦ بقايا رصيف متقدم
٢٠ الكابوس
١١ ميناء شمالي
١٩ أساسات مغمورة
١٥ رصيف متقدم
١٤ مخدا صناعي من خرسانة قديمة
١٢ السشوك
١ الصخرة الرئيسية
٦ مرسى مفتوح
٧ ميناء جنوبي
٨ نهاية امتداد السور البحرية
٩ حجارة صخرية ومجشة
٣ نهاية الصخرة الرئيسية من جهة الجنوب
٥ صخرة البنات
١٠ قاعدة تمثال البرجوان
١٧ بقايا رصيف متقدم
المقياس = ١/٢٠٠٠

الشمال إلى الجنوب ٤٤٠ م ، واقصى عرض معروف لها من الغرب إلى الشرق حوالي ٢٦٠ م ، أما أعلى ارتفاع لها فيبلغ ١٤ م ، وهو ارتفاع أساسات القلعة الحالية . فالحدود الغربية واضحة للعيان ، أما الحدود الشمالية والجنوبية ، فإنها تنتهي في الموقع (٢) شمالاً ، والموقع (٣) جنوباً ، ويمكن ملاحظتها بكل سهولة . ومع هذا ، لم تلفت النظر لأي ممن زار جزيرة أوراد ، وقام بدراسة آثارها التاريخية . . ! ! ويؤكد ذلك مشاهدتها من تحت سطح البحر بكل وضوح ، فهذه هي حدود الصخرة الرئيسية ، وما عدا ذلك فهو بناء بحري على أساسات ضخمة من الحجارة المنحوتة بكل دقة وعناية ، من +٢ م حتى - ١٥ م على أقل تقدير . فحيث الأعماق القليلة ، فإن الحجارة المنحوتة رصفت ونضدت فوق بعضها البعض ، كما تُبنى أرصفة الموانىء البحرية . أما حيث الأعماق الأكبر ، فقد أُلقيَ بالحصى والحجارة الصغيرة ، ثم الأكبر فالأكبر ،إلى أن توجت بأضخم ما يمكن منها ، لإيجاد التدعيم البحري ، أو أساسات السور الحالية ، وهذه هي طريقة بناء المكاسر والأرصفة ، لتشكيل الموانىء في الوقت الحاضر .

٢ - بنت أرواد (الموقع رقم -٤)

وهي جزيرة صغيرة ، تقع على بعد ٦٥ م إلى الشمال من الصخرة الرئيسية ، وتُدعى محلياً باسم «المحارة» . يبلغ طولها ٥٠ م وعرضها ٢٥ م وارتفاعها ٣ر٣ م فوق سطح الماء ، وتتصل مع قاعدة السور الحالية برقبة صخرية قليلة العمق ، تميزها عن بقية المناطق المجاورة وقد كانت متصلة مع الجزيرة الرئيسية ، يؤكد ذلك بقايا انهيار حجارة السور في البحر بينها وبين الموقع (٢) ، على إنحناء السور الحالي (برج الأحمر) والشق الإصطناعي المزدوج ، الذي يقطع الجزيرة طولياً في الوسط .

٣ - صخرة البناء (الموقع رقم -٥)

وهي التسمية الحالية للجزيرة الثالثة ، التي تقع جنوباً من الموقع (٣) ، وعلى بعد ٦٠ م . يبلغ طولها ٥٠ م وارتفاعها ٣ر٣ م ، أما عرضها فقد كان غير

محدد إلى أن هبت عاصفة عام ١٩٨٢ م ، التي أزالت معظم الردم الإصطناعي في تلك الناحية ، فظهرت الحافة الشرقية منها للعيان بكل وضوح ، ويقدر اتساعها بحوالي ٤٠ م على أقل تقدير . تلك الجزيرة يمكن تمييزها بسهولة ، والتأكيد من ذلك بالغوص تحت سطح البحر ، وقد وُصلت بالصخرة الرئيسية بواسطة البناء البحري الإصطناعي ، وثبت أساس السور الحالي الظاهر في شق إصطناعي في الصخر ، كما في بنت أرواد شمالاً .

٤ ـ مرسى مفتوح (الموقع رقم ـ٦)

تشكل أرواد بوضعها الحالي؛ بعد البناء البحري الإصطناعي القديم للجزيرة ، مرسى آمناً للسفن بينها وبين الشاطىء ، وخاصة في الزمن القديم ، عندما كان يتم إغلاق مينائها لأسباب عديدة . وفي هذه الحالة ، كان خيار السفن الوحيد هو الرسو في هذا الحيز من المياه الساكنة نسبياً ،والمعروف بالعرف البحري باسم «كِنّ» ، في الرياح والأمواج الغربية عامة . أما في حالات الطقس الأخرى ، فكان على السفن أن تتجه إلى موانىء أخرى ، أو تجد لها ملجأً أو مربطاً حول الجزيرة ، تبعاً لظروف وتقلبات الرياح وحالة البحر ، أو تدخل إلى إحدى مينائي الجزيرة . ونحن نعلم ، أن هذا المرسى كان مستخدماً تقريباً بنفس الطريقة القديمة من قبل «المراكب الخشبية» حتى عهد قريب جداً ، ولا يزال مستخدماً في الوقت الحاضر من قبل البواخر الصغيرة ، بعد بناء مرفأ حديث في هذا المرسى ، كما كان عليه الحال في الزمن القديم .

٥ ـ ميناء جنوبي (الموقع رقم ـ٧)

تدعى «مينة القبلية» . ونلاحظ في الموقع (٨) ، حيث نهاية امتداد السور ، مدخلاً صغيراً لحيز من الماء ، يطلق عليه محلياً اسم «الجرينة» . فالحافة الشرقية ، هي في الواقع ، من حجارة أساسات السور القديم للجزيرة . أما الحافة الغربية في الموقع (٩) ، فالحجارة صغيرة ، ومبعثرة ، كبقية الحجارة في ردم الطبقة العليا من المناطق الإصطناعية في الجزيرة ،

وتمتد باتجاه الموقع (١٠) ، حيث اكتشفت الكتابة الرومانية على النصب التذكاري المقام في مكانه ، والذي كان يحمل التمثال المقام تخليداً أو تمجيداً لكبير غطاسي جزيرة أرواد ، الذين كانوا يستخرجون الصدف (ميوركس) ، المستخدم في استخراج صباغ اللون الأرجواني الذي اشتهر به الفينيقيون دون غيرهم .

ومن ذلك نرى ، أن هذا الحيز ما هو إلا حوض صغير لفلك الصيد ، وملجىء آمنٍ للسفن الصغيرة في الطقس الرديىء ، تجد شبيهاً لذلك في بعض المرافىء القديمة؛ حيث هنالك - غالباً - مرسى صيفي في الطقس الهادىء ، وملجأ شتوي في الطقس السيىء . أما على طول الشاطىء الرملي ، الذي لا يظهر فيه أي آثار بناء ، فتشير كل الدلائل إلى أن الشاطىء القديم في هذه الناحية كان يمتد كثيراً للداخل ، وأن الحوض الصغير «الجرينة» قد بني أو أُعيد بناؤه في عهود لاحقة ، والحفريات الأثرية في هذه المنطقة ، هي الطريقة الوحيدة لتحديد معالم شاطىء الجزيرة القديم ، في هذا المكان بالذات .

٦ - ميناء شمالي (الموقع رقم -١١)

تدعى «مينة الشمالية» ، وتمتد بين «السنول» (الموقع رقم -١٢) و «رأس الغدرة» (الموقع رقم -١٣) ، وتمتاز عن الميناء الجنوبي بوضوح جميع معالمها ، التي كانت ظاهرة للعيان حتى عهد قريب جداً : ففي الموقع (١٤) منحدر اصطناعي ، أملس ، من الخرسانة القديمة ، يمتد من أعلى منسوب مياه عند المدّ ، إلى أسفل سوية عند الجزر ، وينتهي بزاوية قائمة على عمق (١) م تقريباً . فلاشك أنه كان يستخدم لرفع وإنزال السفن من وإلى البحر ، بما يعرف حديثاً باسم «مزلقان» يطلق عليه محلياً اسم «الظحليطة» ، مما يشير إلى وظيفته بدقة .

ومما يلاحظ وجود بعض آثار القطع الخشبية القديمة أسفل هذا البناء ، الأمر الذي يدعو إلى الإعتقاد بأن صناعته قد تمت على مراحل ، ويفسر ذلك

طبقاته المميزة وتلك الأخشاب الموجودة أسفله ، أو أنه صُبَّ في البحر بقالب خشبي ، والأمران يؤكدان صناعته ، لأنه صخر غير طبيعي قد حُدِّدت معالمه وبقاياه على اليابسة ، إذ لا يوجد صخر طبيعي إلى جنوبه أو غربه ، ولايوجد مثيل له في غير هذه المنطقة ، وقد كان مستخدماً لرفع وإنزال «المراكب الخشبية الشراعية» حتى عهد قريب جداً ، وما زال حتى الآن مستخدماً لرفع وإنزال «الفلك» الصغيرة ، ولكن بناء الرصيف الحديث أزال معظم أقسامه ، كما أزال بناء الكورنيش الحالي جميع معالم الشاطىء الإصطناعي القديم ، حتى جونة «الحابوس» . أما في الموقع (١٥) ، فنرى آثار رصيف متقدم في البحر ، على أساس من الحجارة المنحوتة الكبيرة (٢,٥×١,٥×١,٥)م ، يتناثر بعضها في البحر على عمق (١)م تقريباً ، حيث لا نرى شبيهاً لذلك في أي قسم من شاطىء هذا الميناء . ولا يُستبعد أن يكون بقايا سور داخلي يحمي الجزيرة من الشرق إذ نجد مثل تلك البقايا ، ولكن بعدد أقل ، عند الموقع (١٦) ، وفي الموقع (١٧) ، وعلى نفس العمق تقريباً . أو أنه عبارة عن حصن دفاع ، أو برج مراقبة ، أو أحد أبواب أرواد الأثرية أو أنه معبدٌ ، نظراً لوجود صخرة مستديرة ، تدعى «الحمام» ، تظهر بمستوى سطح الماء ، وفي أعلاها حفرتان قد تكونان مقر أقدام تمثال ما ، لأنهما متطاولتان وقريبتان من بعضهما ، كالحفرتين الموجودتين أعلى قاعدة تمثال الأرجوان ، ولكنهما أكبر . وقد كان بالإمكان تمييزها بكل وضوح رغم التآكل ، وتأثير عوامل البحر ، ولربما يكون بقايا أساس قصر ، أو بناءً ملاصقاً لسور رصيف قديم ، قد أقيم داخله أبنية على غرار الأبنية التي شاهدتها الآنسة «آنور فروست» بين «بنت أرواد» و «الصخرة الرئيسية» في الموقع (١٨) ، نظراً لوجود أساسات مغمورة إلى نفس العمق تقريباً عند الموقع (١٩) ، في مكان يدعى «تحت القنطرة» . وقد كان بالإمكان مشاهدته ، والتعرف عليه ، بكل وضوح ، من الأساسات التي تأخذ شكل المربع تقريباً ، ملاصقة وداخل توضع حجارة الرصيف المتقدم .

إذن فهذا البناء قد أقيم داخل رصيف أو سور قديم ، على غرار الأبنية بين بنت أرواد والجزيرة الرئيسية ، وقد غمرا في الماء - على ما يظهر - بوقت واحد ، في إحدى مراحل تحولات مستوى سطح البحر عند جزيرة أرواد . ألا يمكن أن يكون ذلك حدود المرفأ القديم ، والذي حوى أسطول «تحوتمس الثالث» ، في القرن الخامس عشر قبل الميلاد ، لما له من دلائل مشابهة ومغمورة إلى نفس العمق ، في الزاوية الجنوبية الشرقية من الجزيرة ! .

ونرى في الموقع (٢٠) جونة صغيرة تدعى «الحابوس» ، يلاحظ فيها القاع الصخري الطبيعي ، وتظهر آثار نحت وبناء في انحداره الأملس ، ذي العمق القليل المتدرج ،في الاتجاه الشمالي الشرقي . أما الحافة الشمالية فهي مقطوعة في الصخر وتعلو مستوى سطح الماء ، على امتداد الصخور البيضاء في الموقع (٢١) ، والعائدة - على ما يظهر - لأساسات الأبنية المغمورة في الموقع (٢٢) .وهذه الصخرة عبارة من الإمتداد الصخري الطبيعي لأساسات الأبنية المغمورة في الفسحة الشمالي من الجزيرة ، والتي تنتهي بالصخرة الغاطسة شمالاً عند الموقع (٢٢) ، حيث تشكل ورقبة بنت أرواد ، مساحة من الصخور المستوية ، كانت تعلو مستوى سطح الماء قبل انغمار تلك الأبنية المذكورة . وأن هذه الجونه ، قد استخدمت بعد انغمارها في الماء ، لرسو ، وسحب ، وانزال الفلك والزوارق الصغيرة ، على غرار «مرسى البلدية» الطبيعي ، ومستوياته المائلة والمغمورة في طرطوس ، بين القلعة الصليبية وميناء الشرمبة القديمة ، حيث يشاهد نفس آثار النحت الموجودة في جونة الحابوس ، وما هي في الأصل إلا عبارة عن مملح لاستخراج الملح من ماء البحر ، نظراً لوجود أنابيب فخارية تصل فيما بينها ، وبين البحر .

ومايهمنا من ذلك ، هو تتبع التحول المشترك لمستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً في أماكن عديدة ، والذي يفيد عند دراسة التوضعات الأثرية المشابهة ، وإجراء المقارنات الأثرية والتاريخية ، للكشف عن المجهول ،

وتحديد تاريخ تلك الحوادث ، والتحولات . ولا سيما أن بناء المنزلقات الحديثة في جزيرة أرواد ، وبناء الكورنيش البحري في طرطوس ، وبناء الموافق البحرية العديدة في شاطىء القطر العربي السوري ، بالإضافة إلى عوامل أخرى لايمكن حصرها ، قد أزالت معظم آثار تلك التوضعات البحرية الهامة من الوجود ، أو طمست معالمها إلى حين . ولايمكن كشفها إلا بالحفريات الأثرية ، وهذا واقع يؤسف عليه بطبيعة الحال ، ويحث بنفس الوقت على التقصي والعمل ، لنجاح البحث عند الخوض في مثل هذه الموضوع .

الفصل الرابع

مرافىء طرطوس

(المخطط -٥)

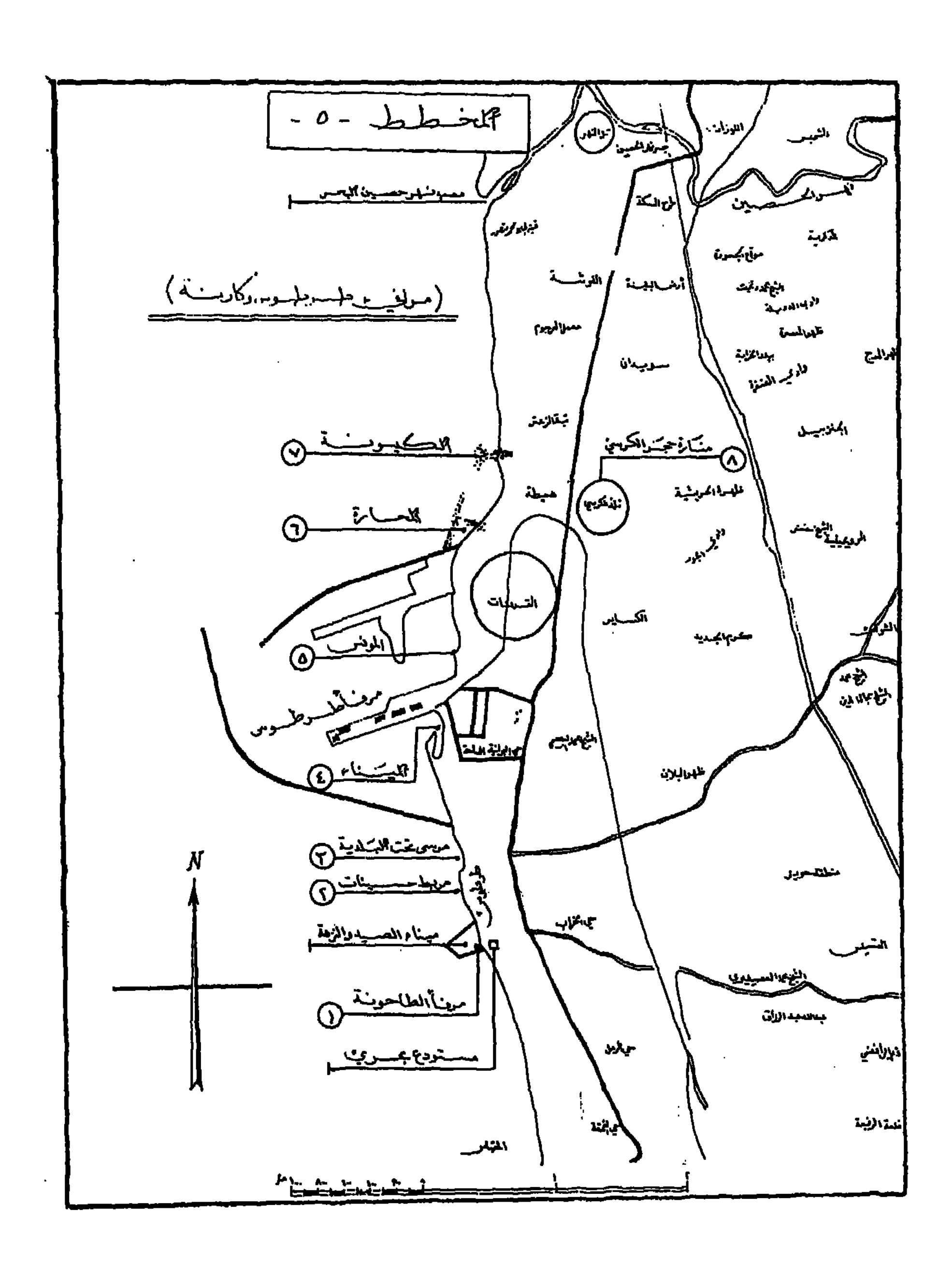
سماها العرب «أنطرطوس» ، وأطلق عليها الفرنجة اسم «تورتوزا» أو «تورتوس» ؛ نسبة إلى اسمها القديم «أنطرطوس» ، أو «أنتاردوس» ، وهي «أنتارادوس» ، في العهد الروماني . إذن فهي مدينة حديثة نسبياً تشغل موقع المستوطنة الكبيرة القديمة في ساحل القطر العربي السوري . وكان لها ميناء بحري من العصور الوسطى[٢٧] . فما هي موانىء «أنتارادوس» القديمة والأحدث عهداً ، وأين تقع ؟ . . سيما وقد أزال بناء مرفأ طرطوس الحديث وميناء الصيد والنزهة فيها ، معظم هذه الآثار ؟!

أولاً - مرفأ الطاحونة (المخطط -٥-١)

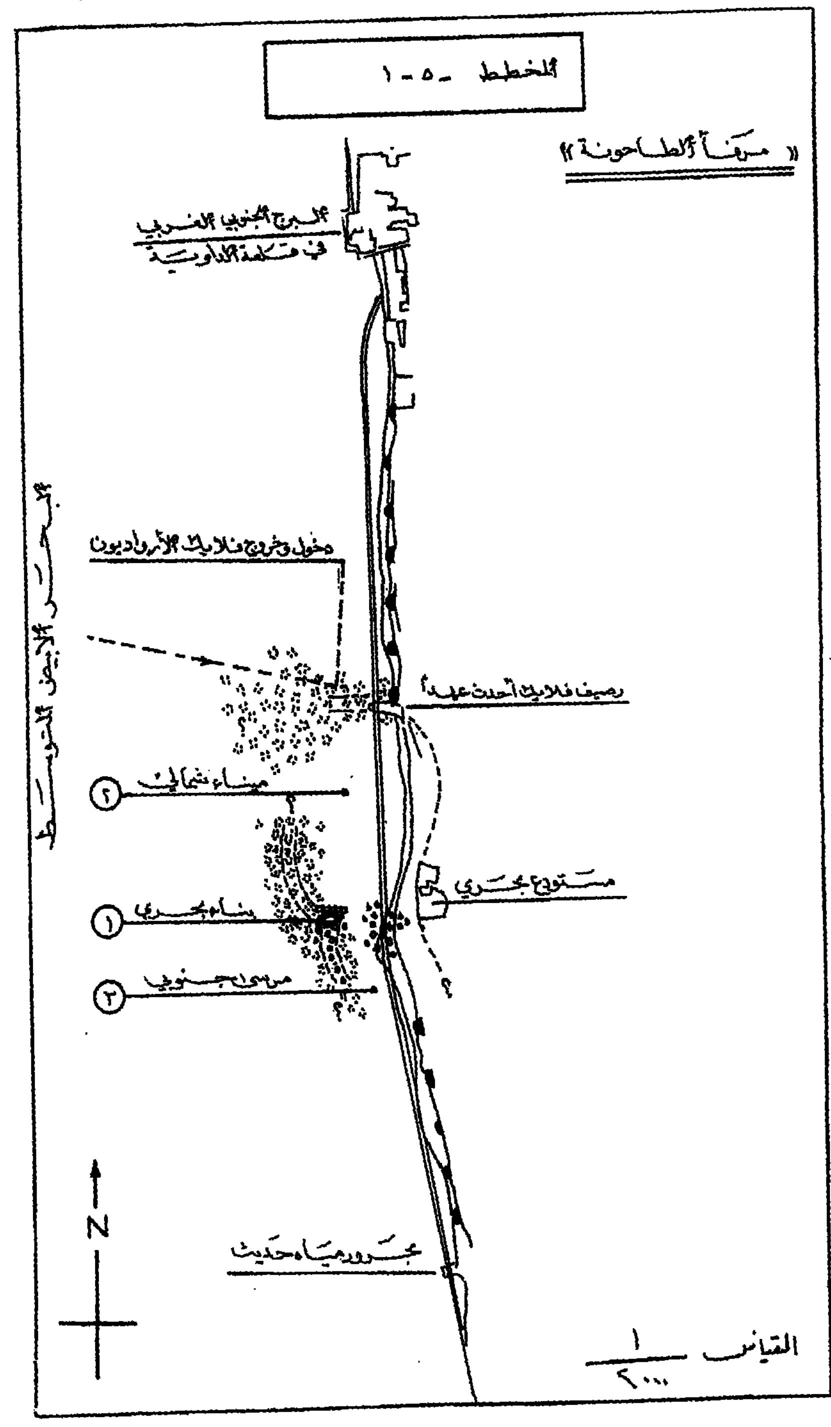
هو التسمية الحالية ، لميناء الصيد والنزهة ، في طرطوس . ومن رصيف صغير من هذا المكان ، كانت تنطلق الفلك ، كما هي تستمر الآن ، ناقلة الركاب منه بين طرطوس وأرواد ، جيئة وذهاباً ؛ في الطقس الحسن ، وذلك بسبب تكرار تراكم الطمي والرمال فيه إثر تعزيله ، في الوقت الحاضر .

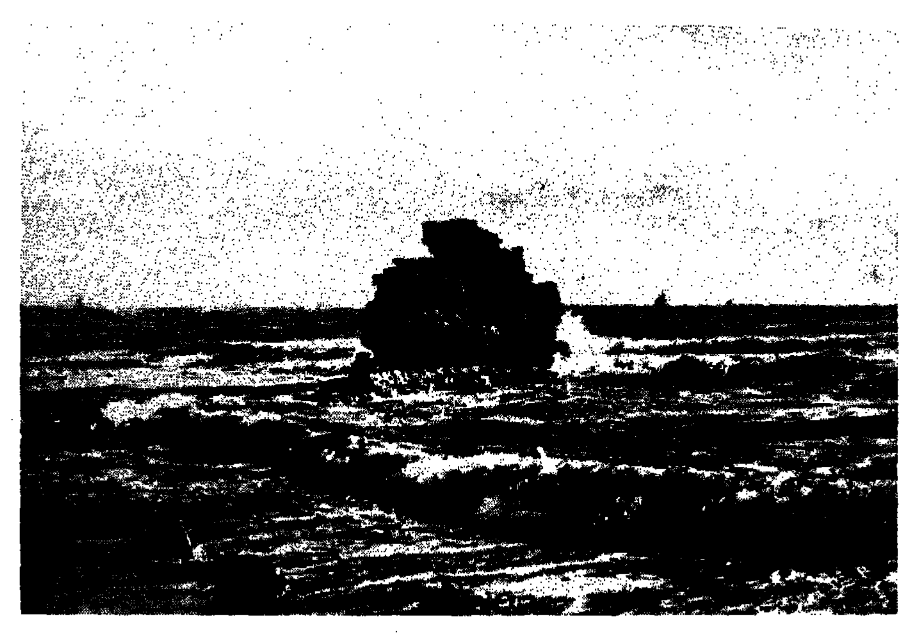
توضح لنا الصورة رقم (١) بقايا بناء بحري (الموقع رقم -١) ، وهو غالباً قوس معقود على غرار بناء مماثل له كان قائماً عند مدخل ميناء «الشرمبة» القريب . ولعله يمثل نقطة وصل ومراقبة وتفتيش بين قسمي المرفأ القديم ، ولا يمكن أن يكون بأي شكل من الأشكال طاحونة هوائية أو بحرية ، كما

٢٧ - فولفغانغ مولر - فينر ، القلاع أيام الحروب الصليبية ، ترجمة العميد الركن محمد وليد الجلاد ، مركز الدراسات العسكرية ، دمشق - ١٩٨٢ م ، ص : ٦١ .

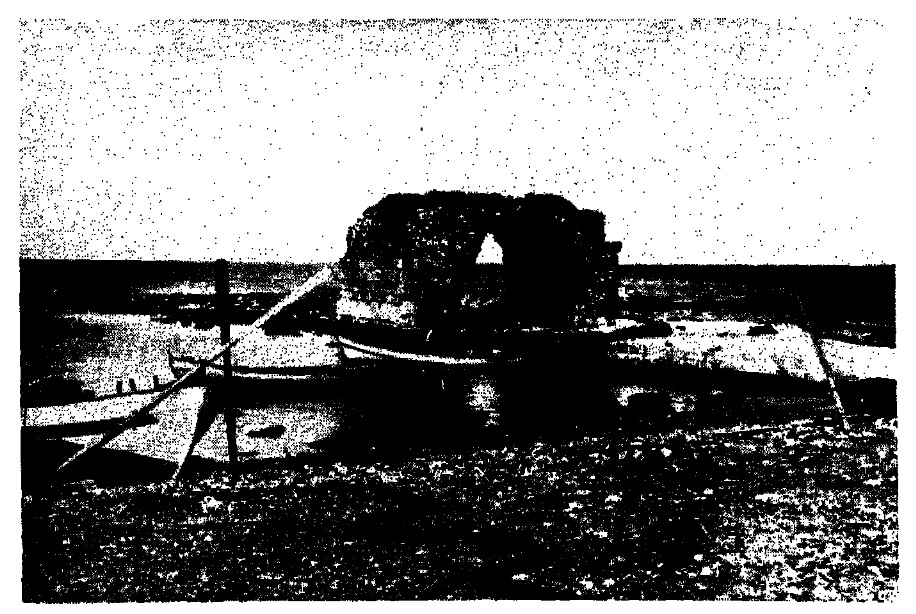


المخطط -٥-
(مرافئ طرطوس وكارنة)
مصب نهر حصين البحر
٧ الكبونة
٦ المحارة
٥
مرفأ طرطوس
٤ الميناء
٣ مرسى تحت البلدية
٢ مربط حسينات
ميناء الصيد والنزهة
١ مرفأ الطاحونة
مستودع بحري
٨ منارة جبل الكرسي
N


المخطط ـ ٥ ـ ١
« مرفأ الطاحونة ؟»
البرج الجنوبي الغربي
في قلعة الداوية
دخول وخروج قلايك الأرواديون
رصيف قلايك أحدث عهداً ؟
البحر الأبيض المتوسط
ميناء شمالي ٢
مستودع بحري
ميناء بحري ١
مرسى جنوبي ٣
N
مجرور مياه حديث
القياس ١/٢٠٠٠



(صورة رقم ـ ١) : بقايا بناء بحري قديم . كان قائماً عند مدخل ميناء الشرمبه .



(صورة رقم ـ ٢) : اسلوب البناء المعقود في مركز المراقبة والتفتيش كان قائماً عند مدخل ميناء الشرمبه .

توحي بذلك التسمية . وقد ينطبق هذا الإستخدام على المستودع المقابل في إحدى مراحل إستثماره ، أو يكون أي بناء آخر في الجوار ، قد استخدم لنفس الغاية .

إذن ، فنحن بصدد إنشاء بحري قديم ، كان مقاماً مكان مرفأ الصيد والنزهة الحديث ، ومن الصعب التعرف عليه ، إلا للناظر إليه من تحت الماء ، وكان يشمل على :

١ - ميناء شمالي (الموقع رقم -٢)

كان يمتد حاجز الأمواج الجنوبي لهذا الميناء ، من البناء البحري (الموقع رقم -١) ، إلى مسافة غير محددة تماماً ، في إتجاه الشمال . وقد بعثرت الأمواج كامل حجارته غير المشذبة ، وتشابكت مع القاع ، مما زاد في صعوبة التعرف عليه . والآن لم يبق من آثاره سوى رصيف صغير من حجارة منحوتة أسفل البناء البحري ، الذي يمكن مشاهدته وتمييزه بسهولة ، في الناحية الشمالية ، من بداية حاجز الأمواج الجنوبي ، لميناء الصيد والنزهة الحالي ، في طرطوس .

أما حاجز الأمواج الشمالي ، فإنه كان يمتد من رصيف الفلك الأحدث عهداً ، باتجاه الغرب ، إلى مسافة غير محددة . وقد تبعثرت وتناثرت حجارته غير المشذبة كذلك شمالاً وجنوباً ، ضمن مساحة واسعة . وتشكلت بذلك منطقة ضحلة ، امتدت إلى مسافة بعيدة نسبياً من الشاطىء كانت تتكسر عليها أمواج البحر ، مما يجعل من المنطقة الواقعة إلى شمالها مساحة من الماء أهدأ نسبياً ، في الرياح والأمواج الغربية . وقد استفاد الأرواديون من هذه الخاصية ، في الدخول والخروج بفلكهم إلى طرطوس من هذا الرصيف ، الذي أقيم في هذا المكان خصيصاً لهذه الغاية . والجدير بالذكر ، أنه يوجد شبيهٌ لتوضع حجارة حاجز الأمواج هذا ، في مكان آخر يدعى «الكيسونة» ، وسيتم الكلام عنه في حينه . مع العلم ، أن كامل آثار حاجز الأمواج الشمالي القديم ورصيف الفلك الأحدث عهداً ، تقبع الآن تحت حاجز

الأمواج الشمالي ، لميناء الصيد والنزهة ، في طرطوس .

٢ - مرسى جنوبي (الموقع رقم -٣) .

كان بالإمكان مشاهدة بعض آثار حاجز الأمواج الشمالي من حجارة غير مشذبة ، فوق سطح الماء حتى عهد قريب جداً . أما حاجز الأمواج الجنوبي ، إن كان هنالك حاجز ، فلم يشاهد له أية حجارة حتى مجرور المياه الحديث ، الواقع إلى الجنوب منه ، على مسافة بسيطة .ولهذا ، يرجح أنه كان عبارة عن «مرسى» وحيد الحاجز مفتوح على الجنوب ، ويمكن الإستفادة منه أكثر؛ خاصة في البحر العالي ، والرياح الشمالية الشديدة .

ومما يلاحظ ، تناثر بعض الحجارة ، بين البناء البحري والمستودع المقابل ، الأمر الذي يؤكد وجود ممر بين قسمي المرفأ : الميناء الشمالي ، والمرسى الجنوبي . هذا ، وكل الدلائل تشير إلى امتداد شاطىء هذا الإنشاء البحري قديماً ، حتى المرتفع الترابي ، الذي يمتد حالياً على جانبي المستودع ، شمالاً وجنوباً . ولعل هذا الإرتفاع من الأرض كان يمثل حدود المستوطنة القديمة في طرطوس ، حيث لم تتم حتى الآن أية حفريات أثرية تحت الأبنية المقامة في هذه الناحية . أما بالنسبة لعصر المرفأ موضوع بحثنا هذا ، فإن وجود عمود بازلتي روماني ، في صميم تدعيم البناء البحري ، يحدد تاريخه بزمن أحدث . فهل هو الميناء البحري من العصور الوسطى ؟

ثانياً - مربط حسّينات (المخطط -٥-٢)

هو عبارة عن صخرة إصطناعية دائرية الشكل وشبه مقعرة من الأعلى ، كان يبلغ متوسط قطرها من (١ - ٥ر١) م ، ويتناثر حولها مجموعة من الحجارة غير المشذبة ، تشابكت في القاع وتماسكت معه بقوة ، مما دَعَّم هذا المربط (الموقع رقم -٢) وساعد في بقائه منتصباً في مكانه ، إلى ماقبل بناء الكورنيش الحديث في هذه الناحية ، ليدل على وجود استخدام بحري قديم .

يقع هذا الأثر على بعد (٦٥)م من الشاطىء القديم للبرج المحصن في قلعة الداوية ، وفي منتصف المسافة تقريباً بين البرج الشمالي الغربي (الموقع رقم -٤) والجنوبي الغربي (الموقع رقم -١) لها ، مما جعل منها صخرة خطرة على سلامة الفلك من الآونة الأخيرة ، الأمر الذي كان يدفع الصيادين إلى الهزيج بتجنبها والإبتعاد عنها ليلاً . وقد أطلقوا عليها اسم (الجرن) أحياناً ، للدلالة العفوية على أنها من صنع يد الإنسان .

بُنِيَ البرج الشمالي الغربي من قلعة الداوية في البحر مباشرة ، وقد دُعِّم أساس هذا البناء بحجارة منحوتة مشذبة على شكل رصيف بحري يحيط به من جهاته البحرية الثلاث ، وخاصة الحافة الغربية منه ، التي كان يشاهد لها إمتداد في اتجاه الجنوب الغربي نحو مربط «حسينات» . مما يشير إلى احتمال وجود حاجز أمواج كان قائماً بينهما وقد دمرته الأمواج وبعثرت حجارته غير المشذبة ، التي انتشرت ضمن مساحة واسعة وكان من الصعوبة التعرف عليها بسهولة ، مع العلم أنه يوجد منطقة ضحلة نسبياً بينهما غير مستوية القاع ، قد تكون بقايا حاجز الأمواج المفترض هذا . أما البرج الجنوبي الغربي من القلعة ، فقد اقيم عند حافة البحر مباشرة دون تدعيم بحري ، ولم يشاهد أي امتداد لحجارة حاجز الأمواج في اتجاه مربط «حسينات» ، سوى منطقة صخرية ضحلة غير مستوية القاع ، مشابهة لما هو موجود في الطرف الآخر من هذا الإنشاء البحري . الأمر الذي يدعونا إلى الإكتفاء بتسمية «المربط» لهذا الإستخدام البحري ، نظراً لعدم كفاية الأدلة بأن كان له صفة بحرية خاصة أخرى .

والجدير بالذكر ، يشاهد - حتى الآن - لكل من البرجين الشمالي الغربي والجنوبي الغربي لقلعة الداوية هذه ، باب طوارىء ، كان يفتح مباشرة على البحر . ونعلم ، أن فرسان «الداوية» قد رتبوا أمورهم على مقاومة الهجوم العربي في برج واحد قوي ، عندما حرر «صلاح الدين الأيوبي» طرطوس وأجزاء من قلعة «الداوية» فيها عام ١١٨٨ م ؛ وأنهم قد فروا إلى قبرص عن

طريق البحر يحملون معهم صورة «العذراء مريم» من الكاتدرائية ، إثر حصار قصير عام ١٢٨٨ م[٢٨] . وهكذا فعبر هذين الممرين كان فرسان «الداوية» يتصلون عن طريق البحر ، مع قواعدهم في أرواد وقبرص ورودس وغيرها لأنهما المنفذان الوحيدان لتحقيق هذا الهدف !؟ . . سيما وأن مرفأ «الطاحونة» ، كان يقع خارج حدود أسوار قلعة «الداوية» التي انحصروا في زاوية ضيقة منها فقط ! . . وفي ذلك أيضاً ، تأكيد على الاستخدام البحري لهذا المربط ، الذي يرجح أنه كان الميناء البحري من العصور الوسطى ، لا مرفأ «الطاحونة» المزدوج ، ذو السمة الفينيقية أصلاً ، والواقع بعيداً الى الجنوب من قلعة «الداوية» وممراتها السرية ، التي تتركز في الناحية الشمالية الغربية من طرطوس القديمة ، وكل الدلائل تشير إلى ذلك ! ! !

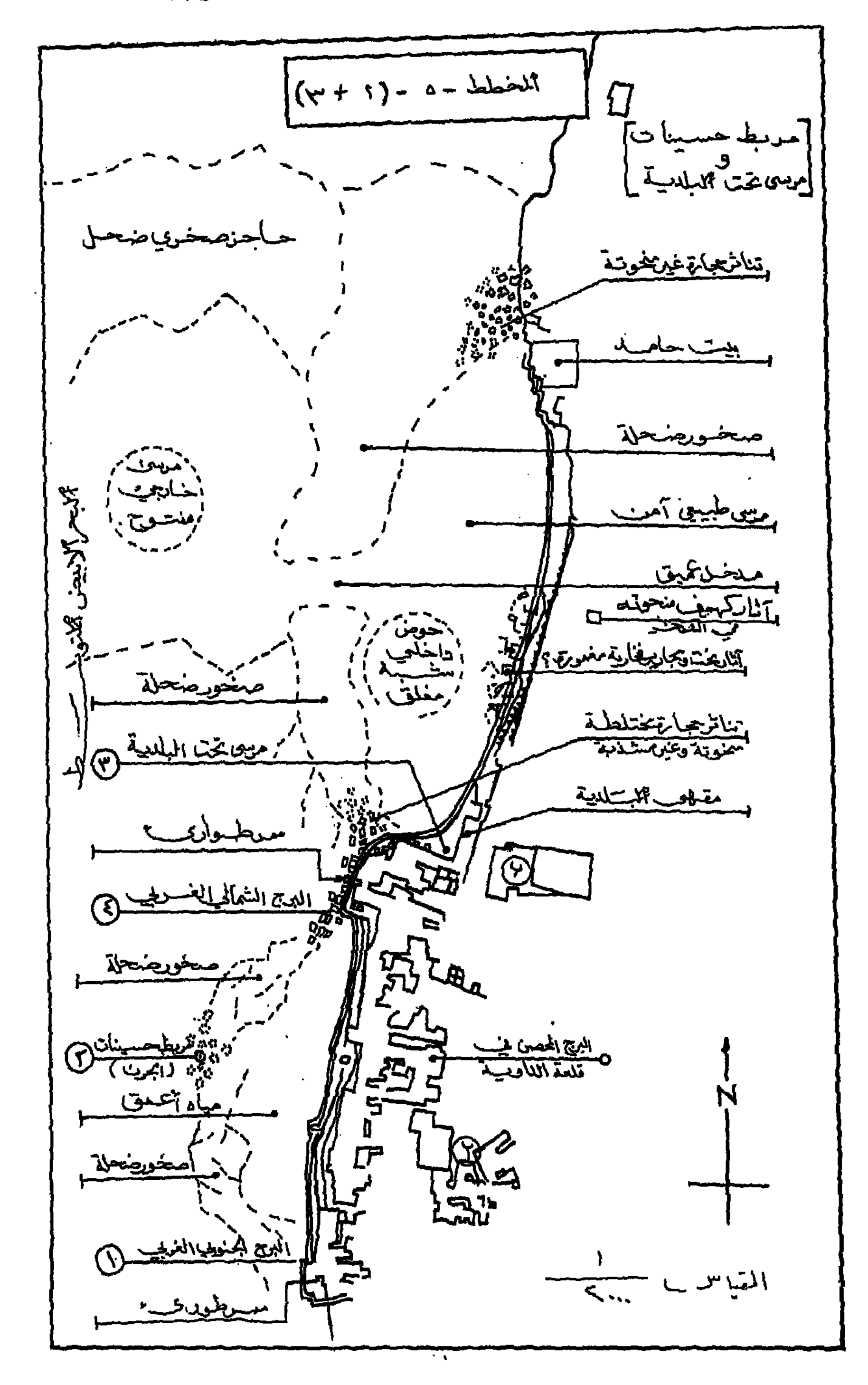
ثالثا - مرسى البلدية (المخطط -٥-٣)

يمثل مرسى صغيراً ، كان يقع إلى الشمال من البرج الشمالي الغربي في قلعة «الداوية» (الموقع رقم -٤) ، ويمكن اعتباره الملاذ التبادلي القريب عن مربط «حسينات» ، في الأمواج والرياح الغربية .

لم يكن هذا الملجأ الإصطناعي البسيط الناتج عن تقدم البرج الشمالي الغربي في البحر ، والذي أطلق عليه الصيادون اسم «خزنة» تحت البلدية ؛ نسبة إلى المقهى الذي كانوا يرتادونه ويشرفون منه على فلكهم في هذه الزاوية ، بل هو مرسى طبيعي آخر آمن ، وأكثر اتساعاً ، قد اتخذ نفس الاسم واستخدموه بشكل عفوي ، دون علم منهم .

كان هنالك امتداد بسيط لحجارة مختلطة منحوتة وأخرى غير مشذبة ، يبدأ من الزاوية الشمالية الغربية للبرج الشمالي الغربي في قلعة «الداوية» ، وينتشر باتجاه الشمال الغربي فوق منطقة صخرية ضحلة ، كما هو الحال في مربط «حسينات» المجاور ، وله نفس الفائدة ؛ إذ تتكسر عليه الأمواج ، مما

٢٨ - نفس المصدر السابق .


المخطط - ٥ - (٢ + ٣)
مربط حسينات و مرسى تحت البلدية
حاجز صخري ضحل
تناثر حجارة غير منحوتة
بيت حامد
صخور ضحلة
مرسى طبيعي آمن
مدخل عميق
آثار كهوف منحوتة في الصخر
آثار نحت وحجارة مغمورة ؟
تناثر حجارة مختلطة
منحوتة وغير منحوتة
مرسى خارجي مفتوح
حوض داخلي شبه مغلق
البحر الأبيض المتوسط
صخور ضحلة
مرسى تحت البلدية ٣
البرج الشمالي الغربي ٤
صخور ضحلة
مربط حسينات (البحري) ٢
مياه أعمق
صخور ضحلة
البرج الجنوبي الغربي ١
N
المقياس ١/٢٠٠٠

يجعل من المياه الواقعة إلى شرقه أهدأ نسبياً ، في البحر العالي والطقس العاصف . وبالمقابل ،فإنه كان يوجد تناثر آخر مشابه من حجارة غير مشذبة ، يبدأ من مكان يقع إلى الشمال قليلاً من بناء كبير قديم يدعى «بيت حامد» ، ويمتد فوق منطقة صخرية ضحلة باتجاه تناثر الحجارة والمنطقة الصخرية المشابهة في الطرف الآخر للمرسى إلى مسافة معينة؛ بحيث يبقى بينهما ممر عميق ، يمكن الدخول منه إلى المرسى المتشكل بسهولة وأمان ، في الطقس السيء .

والجدير بالذكر ، أنه في الشاطىء الشرقي لهذا المرسى ، كان يشاهد أساسات لأبنية ومساحات مسطحة منحوتة في الصخر ، تصل ما بينها بعض آثار مجارير من الفخار تغمرها المياه ، مما يدل على أنها كانت يوماً فوق مستوى سطح البحر . وبالإضافة إلى ذلك ، فإن كسر الفخار كانت تنتشر بكثرة على كامل إتساع هذا المرسى ،وهذا دليل على قدم استخدام هذا المرسى ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر .

إذن فلكي يتحقق الهدف من تنفيذ تلك الآثار التحتية ، التي كانت تغمرها المياه إلى عمق المتر في أعلى مد بحري ، يجب أن تكون فوق مستوى سطح البحر بما لا يقل عن متر أيضاً ، وهي على الغالب ممالح لاستخراج الملح من ماء البحر . أي أن هذا الإستخدام يجب أن يكون قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م ، وهذا يوضح أن هذا المرسى المفتوح الذي لم يعد له وجود الآن ، كان يوماً ما حوضاً طبيعياً صغيراً شبه مغلق ، قبل عصر البرونز الحديث . وقد استخدمته الفلك والسفن الصغيرة قديماً ، كما كان الحال حتى عهد قريب جداً . وحيث أنه كان بإمكان السفن الكبيرة أن ترسو على مربط «حسينات» في العصور الوسطى ، وتترك الإتصال بينها وبين قلعة «الداوية» إلى الفلك الصغيرة ، فإنه في المقابل كان بإمكان السفن الكبيرة في العصور القديمة أن ترسو في مرسى خارجي مفتوح ، كان يحميه حاجز صخري ضحل من الرياح والأمواج الشمالية ، وتترك إلى الفلك

الصغيرة تنفيذ نفس المهمة بينها وبين الحوض الطبيعي الداخلي الصغير شبه المغلق . إذن ، أليس من المحتمل أن يكون هذا المرسى المغمور يمثل ثغر المستوطنة القديمة في طرطوس ، بدلاً من مرفأ «طاحونة» وقد غمرته مياه البحر ! ؟ . . لا غرابة في ذلك ، سيما وأن وجود آثار النحت والبناء في شاطىء هذا المرسى ، وما يقابلها من كهوف قديمة منحوتة في الصخر إلى الشرق قليلاً في مكان يدعى «جورة الضبعة» ، يرجح هذا الإستخدام ؛ على اعتباره «المرسى» القريب ، لهذه المستوطنة القديمة ، في طرطوس .

رابعاً - مرفأ الميناء (المخطط -٥-٤)

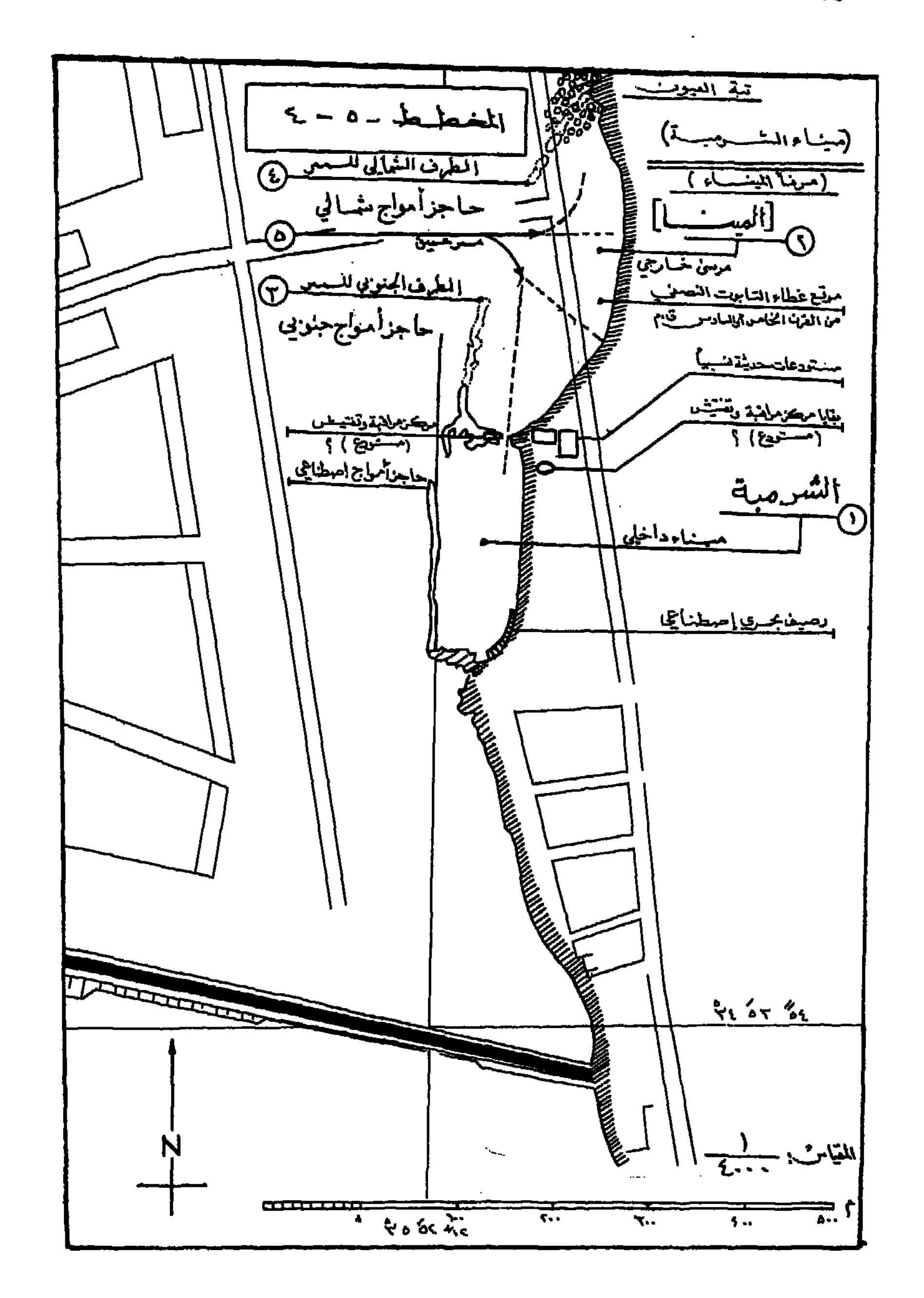
يدعى اختصاراً «الميناء» ، أو «مينة الشرمبة» . ويطلق عليه أحياناً اسم «مينة الفاخورة» ؛ نسبة إلى الأبنية الأحدث عهداً ، التي كانت قائمة في هذا المكان ، ومن المحتمل أنها قد استثمرت في هذه الصنعة ، يوماً من الأيام . وهذه التسميات هي «الأسماء» القديمة المتوارثة لهذا الإنشاء البحري القديم ، الذي كان يتم منه الإتصال البحري ، بين طرطوس وأرواد في الطقس السيء ، بدلاً من مرسى «الطاحونة» في الطقس الحسن ، وذلك حتى عهد قريب جداً .

هذا ، وتجمع الآراء ، على اعتبار أن هذا البناء البحري الإصطناعي ، هو مرفأ «أنتارادوس» ، من العهد الروماني[٢٩] ، وحجتهم في ذلك طراز الحجارة المستخدمة في حاجز الأمواج ، وإسلوب البناء المعقود في مركز المراقبة والتفتيش ، الذي كان قائماً على مدخل هذا المرفأ ، كما ترينا الصورة رقم (٢) .

ولإلقاء الضوء على مزيد من المعلومات حول هذا الأثر ، لا بد لنا ، قبل إعطاء رأي ، نفياً كان ذلك أم إيجاباً ، من دراسته والتعريف به من الناحية البحرية ؛ حسب توضع أجزائه ؛ وما كان يشاهَدُ منه ويُعثر عليه من دلائل

---

٢٩ - جان - بول ري كوكويس ، جزيرة أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ١٢٠ .


المخطط - ٥ - ٤
تبة العيون
(ميناء الشرمية)
(مرفأ الميناء)
[الميناء]
الطرف الشمالي للممر ٤
حاجز أمواج شمالي
٥
ممر عميق
٢
مرسى خارجي
الطرف الجنوبي للممر ٣
حاجز أمواج جنوبي
موقع غطاء التابوت النصفي
من القرن الخامس إلى السادس ق.م
مستودعات حديثة نسبياً
بقايا مركز مراقبة وتفتيش
(مستودع) ؟
مركز مراقبة وتفتيش
(مستودع) ؟
حاجز أمواج اصطناعي
الشرمية
١
ميناء داخلي
رصيف بحري اصطناعي
N
المقياس: ١ / ٤٠٠٠

مادية ، قد تكون مفيدة في تحديد مراحل تاريخ هذا الإنشاء البحري الإصطناعي القديم .

١ - ميناء داخلي (الموقع رقم -١)

تشكلت «مينة الشرمبة» من بناء حاجز أمواج اصطناعي من حجارة غير مشذبة ، ولا يمكن تحديد مقدار سماكة الحجارة المستخدمة بالضبط ، نظراً لتراكم الرمال والمخلفات البحرية التي أتت عليه ، وأصبح في الفترة الأخيرة لا يمكن استخدام سوى المدخل الضيق منه عند مركز المراقبة والتفتيش فيه ، حيث بُني رصيف صغير لخدمة فلك الركاب ، والمستودعات الحديثة نسبياً ، التي كانت تقع إلى شرقه ، قريباً من بقايا مركز مراقبة وتفتيش ، كان قائماً في هذه الناحية . بينما حوض الميناء الداخلي ، الذي كان لا يزيد العمق فيه عن نصف المتر ، لم يكن بالإمكان مشاهدة أو إلتقاط أية أواني أو كسر فخارية فيه إلا الحديث منها . ولذلك ، فإن تحديد عصر هذا الأثر البحري ، استناداً إلى مثل هذه اللقى ، غير محقق ، في حين ، أن عمق المياه غرب حاجز أمواجه الإصطناعي مباشرة ، لا يزيد عن مترين . ولا يمكن الجزم بأن توضّع هذه الحجارة ، كان فوق قاع صخري ذي عمق معين ، كما كانت العادة المتبعة قديماً في الإستفادة من هذه الناحية ، بعكس ما هو متبع عادة في الوقت الحاضر . ولهذا ، لا يمكن التكهن بعمقه إلا استناداً إلى أقوال من عملوا في تعزيله ، عند تجهيزه لاحتواء المعدات والتجهيزات والعائمات البحرية ، التي عملت في بناء مرفأ طرطوس الحديث . وعلى حد قولهم ، فإن كسر الفخار وبعض الآنية الفخارية وأجزاء منها ، كانت تظهر في ركام هذه النفايات ، حتى عمق ٣ م . إذن ، فهو ميناء عميق ، وكان باستطاعته استقبال السفن الكبيرة . ومن مشاهدة قسم من رصيف بحري إصطناعي ، مبني من حجارة منحوتة صغيرة مفردة ، بارتفاع عدة مداميك في الزاوية الجنوبية الشرقية من هذا الميناء ، لا كما هو الحال في بناء الأرضفة المغمورة في كل من جزيرة أرواد وكارنة وتبة الحمام وخراب مرقية والبسيط وغيرها

حيث رصفت الحجارة الأكبر حجماً ونضدت جنباً إلى جنب في أكثر من طبقة أحياناً . . ولا يظهر أن حجارة حواجز الأمواج في «مينة الشرمبة» كانت تعلو طبقة أقدم منها ، وقد غمرتها مياه البحر . وهذا يحدد تاريخها بعهد أحدث من مثيلاتها في الجوار ؛ الأمر الذي يدعو إلى الأخذ بتحديد العهد الروماني لهذا الأثر ، بالنسبة للإنشاءات العلوية فقط . أما إن كان هناك ما هو أقدم ، ولم يتم تحديده ، نظراً لضياع معظم هذه الآثار،فالأمر فيه نظر .

٢ - مرسى خارجي (الموقع رقم - ٢)

تشكل هذا المرسى الخارجي شبه المغلق ، من امتداد حاجز أمواج إصطناعي ، كان في الواقع عبارة عن امتداد لحاجز أمواج «مينة الشرمبة» الداخلي في إتجاه الشمال ، إلى مسافة محددة تنتهي عند الطرف الجنوبي للممر العميق (الموقع رقم -٣) لهذا المرسى ، وهو إمتدادٌ كافٍ للمحافظة على مياه ساكنة ضمن هذا الحوض في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . أما حاجز الأمواج الثاني ، فكان عبارة عن صخور طبيعية بارزة فوق منطقة صخرية ضحلة ، تمتدّ من أسفل «تبة العيون» باتجاه الجنوب الغربي نحو حاجز الأمواج الآخر إلى مسافة محددة لينتهي عند الطرف الشمالي للممر العميق (الموقع رقم -٤) لهذا المرسى ، وهو امتداد كافٍ للمساهمة في الحفاظ على مياه أهدأ نسبياً داخل حوض هذا المرسى في الرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية ؛ إذ تتكسر الأمواج على صخوره الضحلة ، مما كان يجعل من المياه الواقعة داخل هذا الحوض مساحة ساكنة ، يسهل الدخول إليها من الممر العميق (الموقع رقم -٥) ، حتى في الطقس العاصف . ولم يكن بالمستطاع مشاهدة ما يمكن الإسترشاد به لتحديد تاريخ أحد هذين الأثرين مستقلاً عن الآخر لأن الواحد منهما يكمل الآخر ؛ طالما أن حاجز الأمواج الإصطناعي للمرسى الخارجي ، من صميم امتداد بناء حاجز أمواج الميناء الداخلي ، وبطبيعة الحال فهما من عهد واحد؛ هو العصر الروماني .

ولكن العثور على تابوت نصفي من الرخام ، في رمال مياه الشاطىء الشرقي للمرسى الخارجي ، من القرن الخامس أو السادس قبل الميلاد ، يدعو إلى إعادة النظر !!! إذ أن وجود مثل هذا الأثر الذي حتّته الرمال خلال فترة زمنية طويلة في هذا الموقع ، حيث لا آثار مدينة قريبة من هذا المكان ولا هو بالمقبرة ، ويستبعد أن يكون من مخلفات المدن القديمة وقد أُلقيَ به في هذه الناحية التي لم تكن يوماً من الأيام منطقة للتخلص من الركام والنفايات ، كل هذا يوجه الأنظار إلى أن هذا الأثر كان من خسائر حمولات السفن خلال عمليات الشحن والتفريغ على هذا الشاطىء الرملي متدرج العمق . وقد سقط يوماً من أية سلم طويلة لسفينة ما عند نقله ، واستقر في هذا القاع الضحل وغمرته الرمال ، حتى تم العثور عليه مؤخراً ، وحُفظ في متحف طرطوس . وهذا ما يحدد مرحلة من تاريخ استخدام المرسى الخارجي ، في القرن الخامس أو السادس قبل الميلاد . وبما أنه لم تسنح الفرصة لتحديد عصر ما هو محتمل وجوده من آثار أسفل حاجز أمواج الميناء الداخلي بسبب زوال معالمه ، فإن ذلك يولد الإعتقاد بوجود معالم بحرية طبيعية أو اصطناعية كانت قائمة ومستخدمة قبل العصر الروماني . وهذا يوجه الأنظار ، في الوقت نفسه ، إلى احتمال أن «مرفأ» المستوطنة القديم في طرطوس ، كان في هذا المكان . ولكن عدم وجود مدينة أثرية محيطة في هذا المرفأ ، يرجح الإستخدام الحربي له ، وخاصة في العصر الروماني ، وما بعده . وحيث أن صغر مساحة حوض «مرسى تحت البلدية» ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً ، يقلل من اعتباره المرفأ القديم المنشود ، فهذا ما يكرس وجود مرفأ المستوطنة الكبيرة القديمة في طرطوس ، مكان «المينا» أو «مينة الشرمبة» الأحدث عهداً . وقد تم اختيار هذا المكان بالذات ، غالباً لانفراده بميزة بحرية خاصة ؛ من حيث الإتساع ، والأمان ، ووجود الصخور الضحلة التي تحدد معالمه ، دون غيره من شريط الساحل القريب .

الفصل الخامس

كارنة ومرافئها القريبة

(المخطط - ٥)

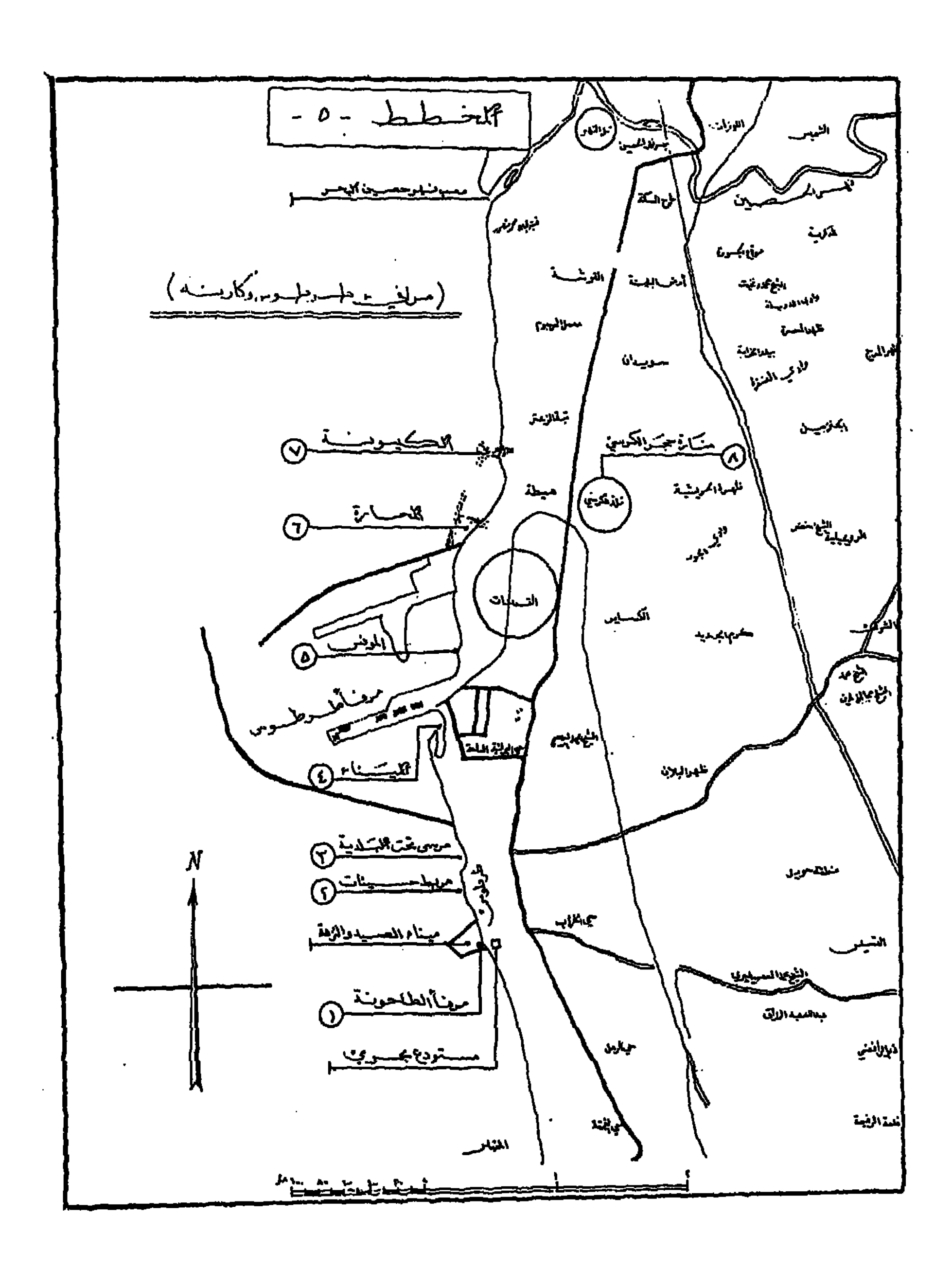
أولاً - كارنة

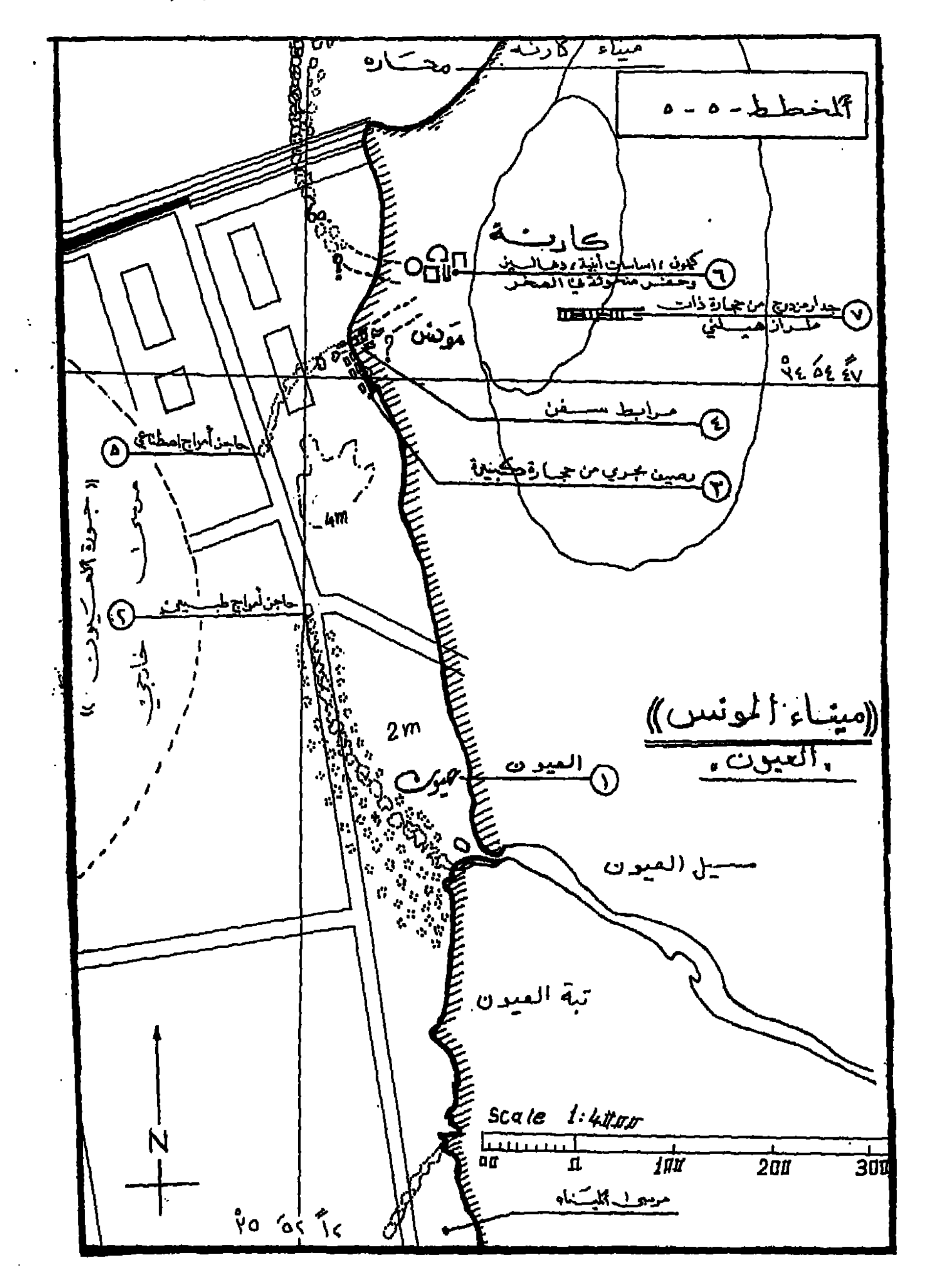
لم تكن مدينة «كارنة» يوماً بعزلة عن جيرانها في الجوار ، فهي من ممتلكات جزيرة «أرواد» في القرن الثامن قبل الميلاد ، أسوة بغيرها من مدن الساحل .

ومن الملاحظ ، أنه من الصعوبة بمكان الفصل بين مرافىء «كارنة» و «طرطوس» ، لأن كلًّا منها يكمل بعضها الآخر ، وهي بنفس الوقت إمتداد إلى الأخرى ، لا تفصل بينها إلا مسافات بسيطة . فهل في هذا الإرتباط الوثيق إلا أن تلك المرافق البحرية ، كانت عبارة عن وحدة متكاملة ، تحت أمرة واحدة ، وتلبي حاجة معينة ، في خدمة واحتواء الأسطول الأروادي الكبير ، في ذلك الزمن ؟ .

فهذا أمر بديهي واضح ، مع أن تحول أهمية هذه المواقع إلى مدينة «» أنتارادوس» طرطوس فيما بعد ، لم يقلل من شأن هذه المرافىء التي استمرت قيد الإستخدام زمناً طويلاً . سيما وأنه لا يوجد مدينة أثرية قريبة غير «كارنة» ، التي حلت قديماً على ما يظهر محل المستوطنة الكبيرة في طرطوس ، مثلما حلت طرطوس «أنتارادوس» محل «كارنة» وغيرها في العصر الروماني .

ولإلقاء الضوء على مرحلة غير معروفة من تاريخ «كارنة» ، كان لا بد من


المخطط -٥-
(مرافئ طرطوس وكارينه)
مرفأ طرطوس
الميناء ٤
مرسى تحت البلدية ٣
ميناء الصيد والنزهة
مرفأ الطاحونة ١
مستودع بحري
N


المخطط - ٥ - ٥
ميناء كارنة
محارة
كارنة
٦ كهوف ، اساسات أبنية ، دهاليز وحفر منحوتة في الصخر
٧ جدار مزدوج من حجارة ذات طراز هيليني
مونس
٤٧ ٥٤ ٦٤
٤ مرابط سفن
٣ رصيف حجري من حجارة كبيرة
٥ حاجز أمواج اصطناعي
٢ حاجز أمواج طبيعي
4m
2m
«ميناء المونس»
« العيون »
١ العيون
عيون
سيل العيون
تبة العيون
Scale 1:4000
00 0 100 200 300
N
مرسى الميناء
١٢ ٥٢ ٢٥

دراسة مرافئها وما ينتشل منها من لقى من الناحية البحرية والأثرية ، لأن البحث في توضع أي أثر بحري قد يعطي معلومات تحدد في الغالب تاريخاً معيناً . أما التنقيب البحري في الموانىء القديمة واستقراء ما ينتشل منها من مخلفات السفن خلال فترات زمنية متباعدة ، فيتوقف على مقدار الجرف البحري لرمال وطين القاع أو كالتنقيب البري المعهود ، يحدد تسلسل تاريخ الإستخدام البحري لهذا المرفأ أو ذاك خلال فترات زمنية طويلة . ومن هنا جاءت أهمية الموانىء القديمة في الكشف عن صفحات جديدة من الماضي المجهول ، وخاصة التاريخ البحري القديم .

وهنا في مرفأ «كارنة» ، فإن بناء حاجز الأمواج الشمالي لمرفأ طرطوس الحديث فوق حاجز الأمواج القديم لهذا المرفأ ، أدى إلى جرف تربة قاعه باستمرار بسبب التيار البحري الناتج عن اصطدام الرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية بحاجز أمواج مرفأ طرطوس الحديث ، مما كان يسبب في جريان تيار بحري إلى حوض ميناء «كارنة» القديم . وهكذا بدأت آثار ومعالم هذا المرفأ القديم تظهر تباعاً سنة بعد أخرى . وهذا أعطى فرصة أكبر في الحصول على معلومات أكثر إسهاباً ، أتاحت الفرصة لتنفيذ هذه الدراسة على الواقع، حسب ما تمكنا من الحصول عليه من مشاهدات ، حول هذه الإنشاءات البحرية، التي نوجزها ، بما يلي:

آ ـ المُوَنِّسْ (المخطط ـ٥ـ٥)

هو ميناء بحري معروف؛ يقع إلى الشمال من «مرسى المينا» بمسافة قليلة ، بين «تبة العيون» ومرفأ كارنة (المحارة) ، وقد توارت جميع معالمه أسفل ردميات بناء مرفا طرطوس الحديث ، حيث كان يشاهد منه ، ما يلي:

١ ـ عُيون (الموقع رقم ـ١)

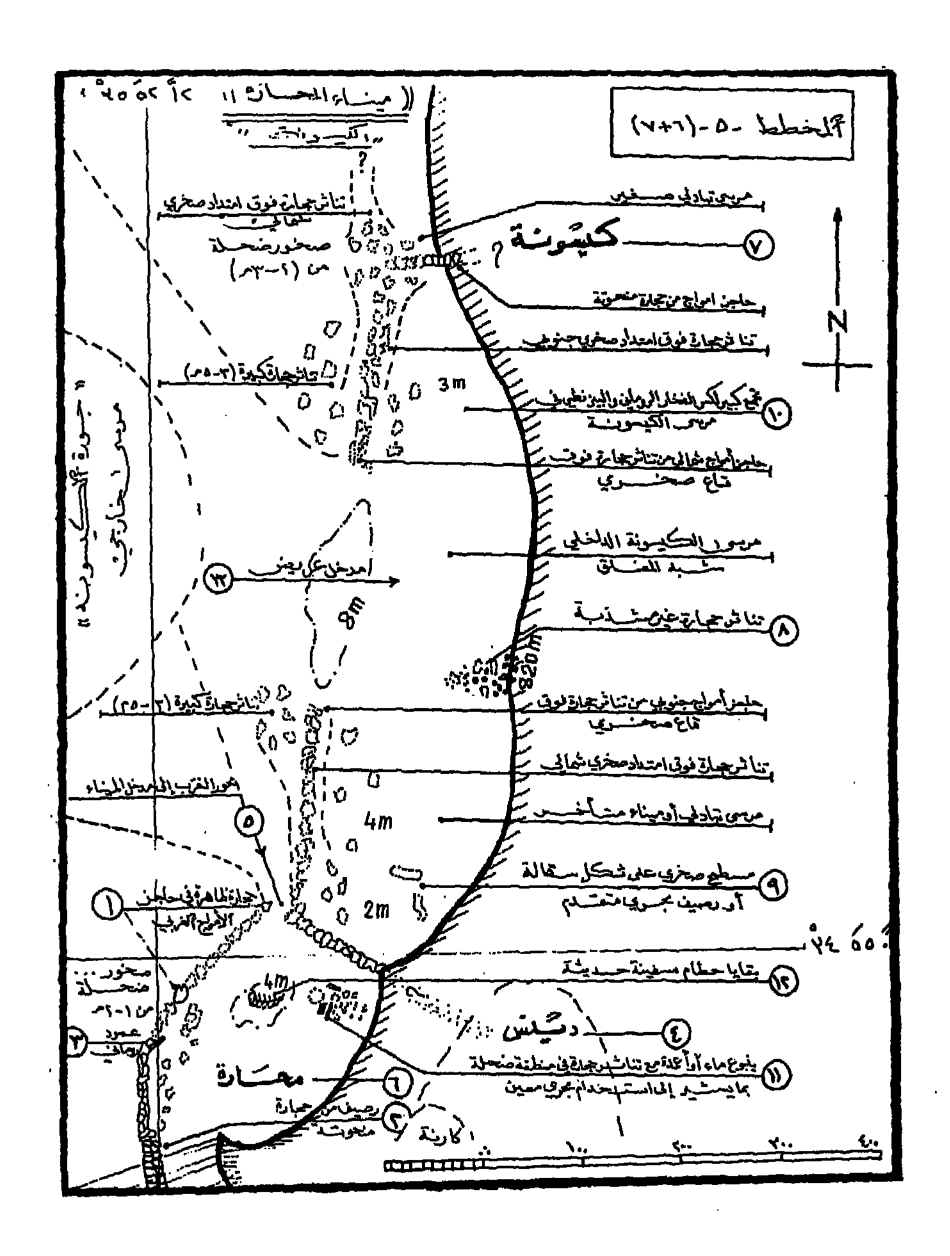
هو الإسم المحلي لمسيل مائي وعين مياه نقية ، كانت تقع عند المنحدر الشمالي لتبة العيون ، حيث كان يشاهد صخرة بارزة مميزة تتوسط هذه

المياه . وكان هنالك صخور منتشرة في منطقة ضحلة ، تمتد من جنوبي هذه الصخرة في اتجاه الشمال والشمال الغربي ، لتشكل حاجز أمواج طبيعي ينتهي عند عمق (٢) م (الموقع رقم -٢) . مما كان يجعل من المنطقة الواقعة إلى شرقي حاجز الأمواج هذا مياه ساكنة وعذبة نسبياً ، وخاصة في الزاوية الجنوبية الشرقية عند مصب هذه الساقية ، ولهذا سميت هذه الناحية بالعيون مع أن هذا الإسم يطلق عامة على كامل المنطقة الواقعة في الجوار .

٢ - مُوَنِّسْ (الموقع رقم -٥)

وهو الإسم المتداول لهذا البناء البحري الإصطناعي ، الذي كان يشكل حاجز الأمواج الشمالي في هذا الميناء ، وكان يمتد فوق سطح الماء في اتجاه الغرب والجنوب الغربي إلى مسافة كافية ، لإفساح مجال إلى ممر عريض يؤدي إلى عمق (٤) م في حوض الميناء الشمالي ، قريباً من رصيف بحري اصطناعي (الموقع رقم -٣) مبني من حجارة منحوتة كبيرة (٢×١,٥×؟) م مع مرابطها الصخرية (الموقع رقم -٤) ، التي تذكرنا بحواجز أمواج مرفأ جزيرة أرواد وأرصفتها ومرابطها البحرية ، من الألف الثالثة قبل الميلاد .
وكان يلاحظ ندرة مشاهدة كسر الفخار في قاع هذا الميناء بسبب وجود مسيل ساقية العيون ، بينما يكثر ذلك فوق الشاطىء ، لقربه من تل «كارنة» الأثري .

ولكن من الملفت للنظر ، أنه أثناء حفر المنطقة الواقعة إلى الغرب من هذا الميناء عام ١٩٧٧ م ، من قبل الشركة الإيطالية التي عملت في تعميق مرفأ طرطوس الحديث ، ظهرت كميات كبيرة من كسر الفخار والأواني المحطمة ، ولا زالت الفرصة سانحة لمشاهدة بعضاً منها في شمالي حاجز الأمواج الشمالي لمرفأ طرطوس، بين عناصر الطمي والمخلفات التي نقلت وألقي بها في هذه المنطقة . فإن دل ذلك على شيء ، فإنما يدل على أهمية هذا الميناء ، لوجود مرسى خارجي مفتوح له، كان معروفاً بعمقه المميز وقاعه الرملي ، حيث أطلق عليه صيادو الأسماك اسم «جورة العيون» وما هي في


المخطط -٥-(٦+٧)
« ميناء المحارة »
« الكيونات »
مرسى تبادلي صغير
كيونة
٧
تناثر حجارة فوق امتداد صخري شمالي
صخور ضحلة من (٢-٣م)
حاجز أمواج من حجارة منحوتة
تناثر حجارة فوق امتداد صخري جنوبي
تناثر حجارة كبيرة (٣-٥م)
3m
١٠
تجمع كبير لكسر الفخار الروماني والبيزنطي في مرسى الكيونة
حاجز أمواج شمالي من تناثر حجارة فوق قاع صخري
مرسى الكيونة الداخلي شبه المغلق
جوزة الكيونة مرسى خارجي
١٣
أمرخن على بعض
8m
٨
تناثر حجارة غير مشذبة
20m
حاجز أمواج جنوبي من تناثر حجارة فوق قاع صخري
تناثر حجارة كبيرة (٣-٥م)
تناثر حجارة فوق امتداد صخري شمالي
محور الاقتراب المدخل الميناء
٥
مرسى تبادلي أو ميناء متأخر
4m
٩
مسطح صخري على شكل سقالة أو رصيف بحري متقدم
2m
١
حجارة ظاهرة في حاجز الأمواج الغربي
٢٤ ٥٥
١٢
بقايا حطام سفينة حديثة
صخور ضحلة من ١-٢م
4m
٣
عمود روماني
٤
دشيش
١١
ينبوع ماء أو أكمة مع تناثر حجارة في منطقة ضحلة بما يشير إلى استخدام بحري معين
محارة
٦
٢
رصيف من حجارة منحوتة
كارنة
٠
١٠٠
٢٠٠
٣٠٠
٤٠٠
N

الواقع إلا منطقة انتظار ، كانت ترسو فيها السفن على ما يظهر بصورة مؤقتة ، كما نرى اليوم في أكثر المرافىء العالمية المزدحمة بالسفن . .

والجدير بالذكر ، انه أثناء حفر أساسات بناء حديث في المواجهة الغربية من تل «كارنة» الأثري عام ١٩٧٦ م ، ظهرت آثار كهوف وأساسات أبنية ودهاليز وحفر دائرية منحوتة في الصخر (الموقع رقم -٦) ، مما يشير إلى قدم السكن في هذا المكان ، وإلى احتمال امتداد حاجز الأمواج إلى الشاطىء الصخري شرقاً ، حيث يتوقع وجود إنشاءات بحرية أخرى ، كما ظهر جدار مزدوج مبني من حجارة ذات طراز هلنستي عام ١٩٧٧ م ، أثناء شق طريق في الواجهة المقابلة من المنحدر (الموقع رقم -٧) ، ويمتد من الشرق إلى الغرب نحو قمة التل المرتفع ، حيث يتوقع وجود أبنية مشابهة أخرى .

فإن دلت الطبقة العليا عن وجود عهد هلنستي متأخر ، فإن آثار الطبقة الصخرية السفلى والإنشاءات البحرية تؤكد وجود عهدٍ أقدم ؛ وهذا يبرهن أن «كارنة» و «أرواد» كانتا معاصرتين لبعضهما البعض ، منذ أقدم العصور .

ب - ميناء المحارة (المخطط -٥-٦+٧)

لعله الإسم العربي باللهجة الفصحى ، وظل مستخدماً حتى عهد قريب جداً . إذ نجد نفس التسمية قد أطلقت على جزيرة صغيرة تقع في مياه الزاوية الشمالية الغربية قريباً من جزيرة أرواد «بنت أرواد» ، حيث تتكسر عليها الأمواج ، وتبقى عادة محاطة بهالة بيضاء من زبد المياه عند أي ارتفاع بسيط في أمواج البحر . وهذا ما يحدث بالضبط ، عندما تتكسر أمواج البحر على صخور حاجز أمواج هذا الميناء . أليس لهذا أطلق ذلك الإسم!؟ . .

لاشك في ذلك ، سيما وأن كل الدلائل تشير إلى الإستمرار في استخدام مرافىء «كارنة» عبر مختلف العصور . وسنتعرف على هذه المراحل من خلال دراسة الإنشاءات البحرية لهذا البناء ، وما هنالك من مشاهدات ، ولقى

أثرية ، حسب الإمكانيات المتوافرة .

ونظرياً ، يمكن تصنيف إنشاءات «المحارة» البحرية ، باعتبارها مرفأ مؤلفاً من ميناء داخلي ، ومرسى خارجي .ولكن عملياً ، ومن خلال مشاهداتنا البحرية في هذه الأحواض ، لايمكن فصل أحدهما عن الآخر؛ لأن الاستخدام البحري لها شامل ، وانتشار كسر الفخار والآنية المحطمة منها والسليمة كانت تغطي كامل المنطقة .كما ويظهر أن مراحل بناء الحواجز البحرية قد تم في أزمنة مختلفة . وهنالك احتمال كبير في وجود إتصال ما بين «المحارة» و «العيون» عند الأرصفة ومرابط السفن وأنهما من عهد واحد . وهذا لا يمكن إثباته إلا بالحفريات الأثرية في هذه الناحية .فإن تحقق ذلك، تكون «المحارة» عبارة عن ميناء مركزي رئيسي ، له مرسى إصطناعي شمالي ، وأخر جنوبي .

١ ـ محارة (الموقع رقم ـ٦)

هي الميناء الداخلي شبه المغلق ، وقد تشكل من بناء حاجز أمواج غربي (الموقع رقم ـ١) ، فوق منطقة صخرية بعيدة عن الشاطىء القديم ، في هذا النقطة من الساحل . وكان بالإمكان ملاحظة ذلك بكل سهولة ؛ إذ تبعت الحجارة إنحناء الصخر الضحل حيث متوسط العمق من (١ ـ ٢) م ، بينما المياه الواقعة إلى شرقه ، والتي تشكل حوض الميناء الرئيسي، كان عمقها يتراوح بين (٤ ـ ٦) م ، وبرهان ذلك هو وجود الآثار الفخارية ، التي شوهدت على العمق المذكور .

ومما يلاحظ ، أن نصف حاجز الأمواج هذا ، قد بُني في البحر من حجارة منحوتة مزدوجة ، قد رُصفت إلى جانب بعضها البعض بكل إتقان . ويمكن مشاهدة ذلك حتى الآن، عند نقطة التقاء حاجز أمواج «كارنة» القديم ، مع حاجز الأمواج الشمالي في ميناء طرطوس الحديث (الموقع رقم ـ٢) . وهذا يذكرنا ببناء معظم الأقسام الإصطناعية في جزيرة أرواد ، ويبين لنا أن البناء البحري من حجارة منحوتة قد نفذ في الأماكن التي لا قاع صخري فيها ،

أي بين الشاطىء الصخري القديم في الشرق ، والقاع الصخري في الغرب . أما باقي حاجز الأمواج ، فقد نُضِّدَتْ حجارته غير المشذبة ، لتكمل النصف الآخر منه . لكن يظهر من تماسك بعض الحجارة التي لا زالت ظاهرة حتى الآن ، أنه قد تم بناؤها بملاطة بحرية قوية وتماسكت مع بعضها بقوة ، مما لا يسمح بمشاهدة ما تخفي أسفلها من حجارة منحوتة ، وخاصة ما يمكن مشاهدته من حجارة مدخل البناء حتى عمق (٦) م تقريباً ، حيث بالإمكان ملاحظة عدة مداميك من حجارة منحوتة ملقاة فوق بعضها البعض . ويشير هذا إلى أن كامل حاجز الأمواج هذا قد بُني يوماًمن حجارة منحوتة ثم حدث أن ارتفع مستوى سطح البحر الأمر الذي دعى إلى رفع سوية حاجز الأمواج بحجارة مشذبة وغير مشذبة أصغر حجماً . ومن مشاهدة عمود روماني ، كان على ما يظهر يوماً ما مربطاً للسفن (الموقع رقم -٣) ، يتبين لنا أن مراحل ترميم هذا البناء البحري قد تم غالباً في العهد الروماني وما بعده . أما حاجز الأمواج القديم المغمور والمبني من حجارة منحوتة أكبر حجماً ، فقد تم قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً . وهذا يعود بتاريخ إنشاء هذا الأثر البحري إلى عصر البرونز؛ أي إلى ما قبل النصف الأول من القرن الرابع عشر قبل الميلاد ، أسوة بما نفذ في جزيرة أرواد .

٢ - دِينِس (الموقع رقم -٤)

وهو الإسم المتداول لهذا الأثر البحري ، بين الصيادين ، حتى الآن . ولعله محرفٌ عن اللفظ «ديونيس»؛ أي إله الخمر. وبذلك يكون هذا العرف المحلي في تداول الأسماء ، قد حفظ لنا الإسم والعصر معاً ، على السواء . ولربما أيضاً فيه الإشارة ضمناً ، إلى احتمال تصدير الخمر السوري من هذا المكان؛ حيث اشتهرت بصناعته المنطقة منذ أقدم العصور ، وقد اختص هذا الثغر على ما يظهر بشحنه . في فترة معينة من الزمن ، لكن مع هذا يبقى أي احتمال آخر وارد .

يبدأ حاجز الأمواج «دينس» هذا ، من مكان غير معلوم أسفل تل «كارنة» الأثري ، من نقطة ما من الشاطىء القديم . ويمتد في الإتجاه شمال غرب ، نحو نهاية حاجز الأمواج الغربي ، إلى مسافة قصيرة جداً ، لدرجة بالكاد يسد مدخل هذا الميناء الضيق (الموقع رقم -٥) ؛ من (٨) م عند سطح الماء إلى (١) م في قعر القناة ، بحيث يمكن اعتباره ميناءً مغلقاً . ولا غرابة في ذلك ، فهو ميناء داخلي آمن في فصل الشتاء ، ويمكن الإقتراب منه والدخول إليه من منطقة ذات قاع رملي بعمق (٨) م ، تحميها المنطقة الصخرية الضحلة من (١ - ٢) م ، وهذا ما يجعل من اختيار وتصميم وتنفيذ هذا الإنشاء البحري قمة من الإبداع .

ويلاحظ أن هنالك تناثراً لحجارة فوق امتداد صخري ، يبدأ من نهاية الأثر «دينس» هذا ، ويمتد نحو الشمال حتى عمق (٨) م ، حيث كان يشكل حاجز أمواج جنوبي طويل ، في مرسى خارجي كبير . وهذا الإمتداد الصخري ، يدعونا إلى الإعتقاد بأن «مدخل ميناء المحارة الضيق» قد نحت في الصخر إلى عمق (٤) م ، ويفسره هذا الشكل الهندسي الذي يظهر عليه ، حتى الآن .

والجدير بالذكر ، أن جميع الحجارة المستخدمة في بناء حاجز الأمواج «دينس» من حجارة غير مشذبة ، وهذا لا يعني أنها غير مستعملة أسوة بحاجز الأمواج الغربي ، بل لم يتم التعرف عليه بسبب تشابك الحجارة ، ولهذا يمكن إرجاعها ولو مؤقتاً إلى عصر واحد مع حجارة الطبقة العليا من حاجز الأمواج الغربي .

ج - الكَيْسونة (المخطط -٥-٦+٧)

يرجح أنه اسم «كايسون» ، بالمقابل!! . . وهو عبارة عن حاجز أمواج إصطناعي ، قسمه المتواجد على الشاطىء مبني من حجارة منحوتة مرصوفة إلى جانب بعضها البعض ، ويمكن تمييزها بكل وضوح ، حتى الآن . أما امتداده في البحر ، فإن معالم الحجارة المنحوتة تختفي تدريجياً ، حتى تصل إلى

درجة يكون من الصعوبة معها بمكان تمييزها ، عن الصخر الطبيعي المتواجد على عمق (٢ - ٣) م في غربي هذا المكان .

ويلاحظ هنا ، التناثر الكبير في حجارة حاجز الأمواج هذا!! . .

أولاً : هنالك تناثر لحجارة فوق امتداد صخري نحو الشمال ، حيث يتشكل مرسى تبادلي صغير وحيد حاجز الأمواج . وكان بالإمكان استعماله في الرياح الغربية والجنوبية الغربية ، إذ تشاهد كسر الفخار وبعض الآنية الفخارية المحطمة ، في المساحة المائية ذات القاع الرملي الواقعة إلى الشمال والشرق من حاجز أمواج «الكيسونة» ويشير هذا إلى استخدامها يوماً ما في الأعمال البحرية ، ولكن على ما يظهر بشكل محدود ، إذا ما قورن ذلك بمرسى «الكيسونة» الداخلي ، في الإتجاه المقابل نحو الجنوب .

ثانياً : هنالك تناثر أخر لحجارة فوق امتداد صخري نحو الجنوب حتى عمق (٨) م ، حيث كان يشكل حاجز أمواج شمالي طويل في مرسى كبير؛ طوله حوالي(٨٢٠) م ، بين «دينس» في الجنوب و«كيسونة» في الشمال . فهو ميناء كبير ، ومرسى خارجي بنفس الوقت ، يقابله المرسى المفتوح في «جورة الكيسونة» ويبرهن ذلك مشاهدة الانتشار الكثيف لكسر الفخار والآنية الفخارية ، في كامل مساحة هذا الإنتشاء البحري الكبير . وبالإضافة إلى ما سبق ، هنالك بعض المشاهدات ، نوجزها بمايلي:

١ - (الموقع رقم -٨)

كان يشاهد في هذا المكان تناثر كبير لحجارة غير مشذبة ، مما يدعو إلى الإعتقاد بأنه كان حاجز أمواج بسيط متأخر ، يشكل «مرسى تبادلياً صغيراً» ، يقع إلى الشمال من حاجز الأمواج «دنيس» ، بحيث يجعل من هذا المكان شبه مرسى مغلق من الناحية العملية . ويفسر ذلك مشاهدة كسر الفخار والآنية الفخارية وبعض الأمفورات من العصر الروماني ، والبيزنطي ، والعربي .

٢ - (الموقع رقم - ٩)

لوحظ في هذا المكان مسطح صخري معظمه من صخور إصطناعية ، وإلى غربه تماماً مكان لتجمع ملموس من كسر الفخار والآنية الفخارية وبعض الأمفورات السليمة ، مما يدعو إلى الشك أنه كان يوماً عبارة عن «سقالة» أو « رصيف» متقدم في البحر ، تراصف عليه أو تربط إليه السفن ، وهذا يؤكد المشاهدات التي توحي بوجود المرسى التبادلي المتأخر .

٣ - (الموقع رقم - ١٠)

يميز في هذا المكان أكبر تجمع من كسر الفخار الروماني السميك ، وحطام الآنية الفخارية المحززة من العصر البيزنطي ، مما يشير إلى استخدام مكثف في هذه الفترة من الزمن ، وأن الشاطىء القديم في هذه الناحية كان يمتد إلى الداخل أكثر مما يظهر عليه الآن .

٤ - (الموقع رقم - ١١)

يتواجد في هذا المكان ، أغرب تجمع أثري ، يدعو إلى التساؤل والعجب!! . . فهنا كان بالإمكان مشاهدة ثلاثة أعمدة (٠,٥ ٢×١) م على عمق (٢) م تقريباً ، إلى الشرق قليلاً من ينبوع مياه غزير ، تكثر حوله كسر الفخار والآنية والأباريق والقارورات الصغيرة التي تستخدم للشرب؛ من العهد الفينيقي ، واليوناني ، والروماني ، والبيزنطي ، والعربي . وإلى الشرق من هذا التوضع ، ترتفع منطقة ضحلة من حجارة منحوتة وغير مشذبة ، كان بالإمكان تمييزها بوضوح عن كامل إتساع المنطقة ، مما يدعو إلى الإعتقاد بوجود رصيف إصطناعي كان قائماً في هذا المكان، بين الشاطىء والينبوع ، الذي كان بالإمكان الحصول على مائه العذب بطريقة ما ، ولربما باستخدام القمع المقلوب .

٥ - (الموقع رقم - ١٢)

كانت مفاجأة حقاً ، عندما اكتشفت بقايا قاع سفينة خشبية ، على عمق

(٦) م ، في رمال وطين قاع هذا المكان . لكن سرعان ما تبين لنا، بعد الفحص والتحري الدقيقين؛ بالإستناد إلى معلومات الصيادين المعمرين من أهالي جزيرة أرواد ، أن هذا «الحطام» هو عبارة عن «فلك تجريم» كبيرة كانت مشحونة تبناً ؛ وهي الحمولة التي شاهدنا تكتّل بعض محتوياتها بالفعل بين هذا الحطام .وحدث أثناء إبحارها ، من ميناء قريب إلى مدينة «بيروت» ، أن صادفتها أنواء شديدة ، فالتجأت إلى ميناء «كارنة» ، الذي كانت تؤمه السفن في مثل هذه الحالة .ومن سوء حظ هذه السفينة ، أن تسرب إليها الماء بغزارة ، فغرقت في مكانها بكامل محتوياتها ، وانطمرت في رمال الميناء ، حتى تحققت ظروف مواتية ، سمحت لنا بمشاهدة بقايا هذا الركام ، حيث استقر ، منذ مائة عام تقريباً . مع العلم ، أنه يوجد حالياً في متحف طرطوس ، القدور البرونزية العائدة إلى هذه العائمة البحرية ، من ضمن هديتنا من الآثار البحرية المنتشل معظمها من مرفأ «كارنة» ، والمقدمة إلى «متحف أرواد» ، بتاريخ ١٩٧٥/٥/٨ م .

٦ - (الموقع رقم - ١٣)

يتصف (مدخل مرسى الكيسونة) الكبير بعرضه البالغ حوالي (٢٥٠) م ، وعمقه الذي يصل في بعض نقاط منه إلى (٨) م تقريباً .ولكنه ينفرد عن غيره من المراسي ، بوجود تناثر مميز من حجارة غير مشذبة ، يتراوح قطرها من (٣ - ٥) م ، موجودة على جانبي حاجزي أمواجه ،وخاصة على حواف النهاية الخارجية لكل منها . وهذا يذكرنا بتناثر بعض حجارة المناطق الإصطناعية من جزيرة أرواد ، وحجارة حاجز أمواج المرسى الشمالي في «ابن هاني» المشابه، بما يوحي بأنها حجارة اصطناعية قد ألقيت في البحر عن عمد . لكن لا يمكن الجزم بذلك ، لأن الترسبات البحرية لا تسمح بالتعرف على مثل هذه الحجارة ، غير واضحة المعالم ، وتمييزها بسهولة عن الصخر الطبيعي . ولكن عملية التنقيب البحري على جانبي هذه الصخور ، ونتائج تحليل نماذج مختارة من هذه الترسبات والعوالق البحرية ،

ودراسة ما يتناثر عليها وينتشر حولها من تجمعات كسر الفخار ، التي تساعد في كشف هذه الهوية ، قد يفي بالغرض المطلوب، ويعطي نتائج واضحة عن واقع هذا الأثر . فإن تحقق ذلك ، وكان حاجزا أمواج «مرسى الكيسونة» بكاملهما من حجارة إصطناعية لا من صخر طبيعي ، يكون هذا المرسى أكبر بناء بحري في مياه عميقة بعد جزيرة أرواد ، في ساحل القطر العربي السوري .

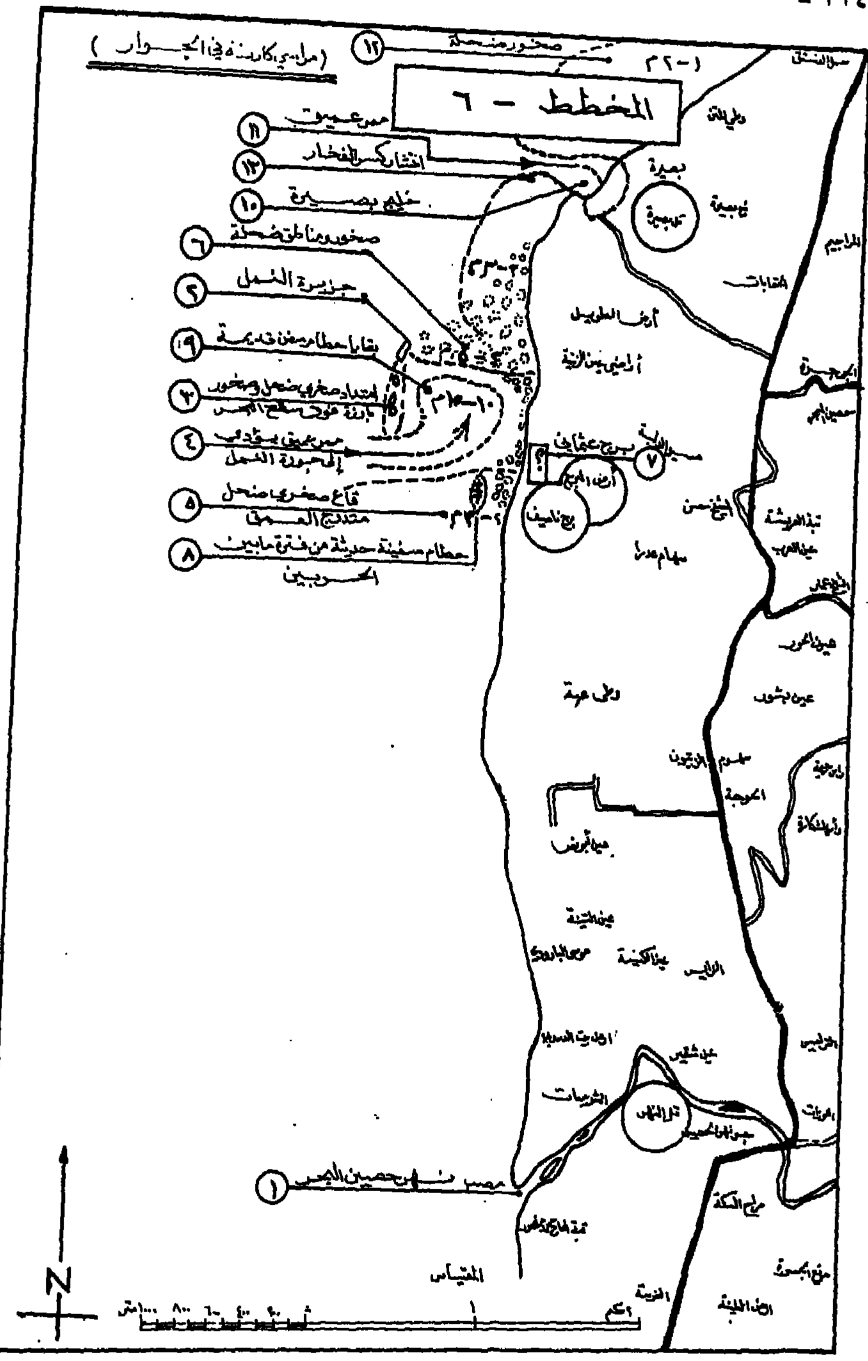
والجدير بالذكر ، أن بعض بقايا الآنية الفخارية والأمفورات الفينيقية ، قد شوهدت في مدخل «مرسى الكيسونة» ، وفي المرسى الخارجي «جورة الكيسونة» ، وعلى الصخور الضحلة في شمال وجنوب المرسى المفتوح الكبير . كما أن كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية وأجزاء صحاف الفخار اليوناني المدهون ، كانت تشاهد بكثرة في «ميناء المحارة» الداخلي . وإن كانت كل الدلائل تشير بصورة عامة إلى الإستمرار في استخدام مرافىء ومراسي «كارنة» عبر جميع العصور ، فإن «ميناء المحارة» بالإمكان تصنيفه بأنه الأقدم؛ من حيث البناء ، والآثار المكتشفة فيه . أما من ناحية تميز المواصفات الخاصة لهذا البناء ، ومن مشاهدة بعض الآثار فيه ، بقايا من سيف ، وآثار من كتل برونزية لا يمكن تحديد معالمها ، ومشاعل للنيران ، وبوق إشارة ، وكسر من الأقداح المصورة ، وإلى ما هنالك من الآثار والملاحظات ، فيدعونا إلى الإعتقاد ، بأن هذا البناء الداخلي شبه المغلق «المحارة» ، كانت له صفة عسكرية خاصة في فترة زمنية معينة ، دون غيره من الموانىء والمرافىء والمراسي في الجوار ، وأنه قد بقي قيد الإستخدام لأغراض تجارية وعامة حتى العصر الحديث .

د - منارة كارنة (المخطط - ٥) (الموقع رقم - ٨)

كل هذه الموانىء والمرافىء والمراسي ، الواقعة بين مصب «نهر الغمقة» جنوباً حتى مصب نهر «حصين البحر» شمالاً ، فمن الطبيعي أن يكون لها منارة ترشد السفن إليها ليلاً من الأفق البعيد . كما كان الحال في منارة

«المخروط» بالنسبة إلى جزيرة أرواد ومراسيها العديدة . وهنا نجدها إلى الشرق قليلاً من مدينة «كارنة»؛ في الطرف الشمالي من قمة «تلة الكرسي»؛ أو «حجر الكرسي»!! . . وهو الإسم المحلي المتداول ، الذي كان يطلق على صخرة صندوقية الشكل (١,٥×١×١) م ؛ تأخذ شكل مذبح ويتناثر جولها عدد من حجارة منحوتة أصغر حجماً ، بما يوحي بأنه كان لها استخدام ديني معين ، قد اعطى التل هذا الإسم ، واستمر إلى الوقت الحاضر . لكن التباين الذي كان يظهر في لون صخر تجويف هذا المذبح ، والذي كان يتفاوت بين الأسمر الداكن والأصفر المائل إلى السواد ، يؤكد أن «حجر الكرسي» هذا قد استخدم يوماً ما لإشعال النار . وقد بقي شيء من آثارها لتوحي لنا ، أنه ربما قد استُخدمت كذلك كمحرقة لحرق الجثث أسوة بما كان في جزيرة المخروط ، وإن اكتشاف عدد من القبور المنحوتة في صخر هذا التل يفسر ذلك . وبما أنه لا مدينة أثرية قريبة من هذا التل سوى «كارنة» ، وأن اكتشاف عدد من الكهوف المنحوتة في صخر المنحدر الشرقي لها ، لا يعني أن «حجر الكرسي» هذا كان يوماً عبارة عن مذبح في مكان مقدس ، بل تشير كل الدلائل ، إلى أن هذا الأثر كان يمثل منارة لهداية السفن ، منذ القدم .

وإذا أخذنا بعين الإعتبار ، أن التل الأثري «تلة القرنان» الذي يحوي الآن مدينة «كارنة» القديمة ، يعادل بحجمه المساحة التي يشغلها حالياً «حي المرفأ» في مدينة «أوغاريت» ، فإن هذا يلفت النظر إلى احتمال العثور على مدينة أثرية أخرى ، ذات أهمية كبيرة !! وربما كان موقعها إلى الشرق من «تلة الكرسي» ، أو في جوار مرافق «كارنة» البحرية ، أمثال «تل النهر» وغيرها . وبذلك يمكن أن نجد ضالتنا ، التي يُعتقد أنها تخص تلك المدينة المجهولة الكبيرة ، لا كقرية صغيرة مثل «كارنة» كما تظهر لنا حالياً في «تلة القرنان» . وإذا كان الأمر غير ذلك فإنه دليل على أهمية مدينة «كارنة» القديمة ، ويكرس الإستخدام الحربي لبعض إنشاءاتها البحرية ، مما زاد من


المخطط - ٦
(مراسي كارينة في الجوار)
١٢ صخور منبسطة
(١-٢م)
١١ ممر عميق
١٣ انتشار كسر الفخار
١٠ خليج بصيرة
٦ صخور ومناطق ضحلة
٩ جزيرة النمل
١٩ بقايا حطام سفن قديمة
٣ امتداد صخري ضحل وصخور بارزة فوق سطح الماء
٤ ممر عميق يؤدي إلى جزيرة النمل
٥ قاع صخري ضحل متدرج العمق
٨ حطام سفينة حديثة من فترة ما بين الحربين
٧ برج عثماني
١ مصب نهر حصين البحر
١٠-١٥م
٢-٣م
بصيرة
أرض الطويل
برج ناعيف
وطى عبة
نبع الفوار
المنيارة
عين أبو عرش
المقياس
٢كم
١
N

أهميتها المضطردة عبر مراحلها التاريخية ، وهذا ما رأيناه وما سيتأكد لنا في سياق بحثنا هذا .

ثانياً - مراسي كارنة في الجوار
(المخطط - ٦)

تشرف منارة «حجر الكرسي» ، بالإضافة إلى موانىء ومراسي «كارنة» القريبة ، على عدد من المراكز البحرية في الجوار القريب . إذ أن مثل هذه الصلة النظرية في الزمان والمكان ، لا بد أنها كانت تربط هذه المرافق الثانوية عملياً بمدينة «كارنة» الأم ، كما كانت العلاقة القائمة بين جزيرة أرواد ومراسيها ومرافقها في الجوار ، وعلى الشاطىء القريب . ومن هذا المنطلق ، فإنه لا يمكن فصل النشاط التجاري لأي من هذه المراكز الحضارية عن غيره من ثغور «كارنة» ، فكل منها قد ساهم في خدمة هذا النشاط البحري الكبير ، الذي سنتعرف عليه من خلال بحثنا هذا ؛ بشكل مختصر ومفيد .

آ - مصب نهر حصين البحر (الموقع رقم - ١)

لاتوجد إنشاءات بحرية يمكن مشاهدتها عند مصب هذا النهر العريض ، ولكن كان بإمكان الفلك الصغيرة أن تصل بسهولة إلى أسفل «تل النهر» الأثري ، الذي لم تجر فيه أية تنقيبات أثرية منظمة ، حتى الآن . وهذا التل ، هو عبارة عن مرتفع ، يقع مباشرة على «نهر حصين البحر» ، في مكان ليس بعيداً عن شاطىء البحر . وهو يعلو بقمته المسطحة وحوافه شبه القائمة إنحناء ذروة «تل كارنة» وتدرجه البسيط ، ويقارب بحجمه معظم التلال الأثرية في الساحل القريب . وذلك يشير إلى احتمال وجود ضاحية أثرية ذات شأن ، كانت تشكل على السواء مع جيرانها ، القوة الإقتصادية الملموسة ، لهذا الشريط من الساحل ، القريب من مرافىء مدينة «كارنة» ، ومراسيها في الشمال .

ب - مرسى جزيرة النمل (الموقع رقم - ٢)

هو مرسى طبيعي ، يأخذ اسم جزيرة صغيرة، لا يظهر على سطحها آثار نحت وبناء . ولكن هنالك دلائل تشير إلى احتمال وجود كهوف ودهاليز ، كانت على ما يظهر قد نُحتت في الصخر ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن . وهذا يُلفت النظر إلى أهمية موقع جزيرة «النمل» ، الشبيه بما كان من المحتمل أن تمثله جزيرة «المخروط» ، في عهد لم يحدد تاريخه بعد . ويلاحظ أن لهذه الجزيرة امتداداً صخرياً نحو الجنوب (الموقع رقم - ٣) ، يتراوح عمق مياهه الضحلة من (٠ - ١) م وتتخلله بعض الصخور البارزة فوق سطح الماء ، بما يطلق عليها اسم «الغوارق» بالعرف البحري المحلي ، حيث تتكسر عليها أمواج البحر ، مما يجعل من المياه الواقعة إلى شرقها مساحة مائية ساكنة ، في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية .

يبدأ هنا الريف الصخري «Bance» من الطرف الجنوبي لجزيرة النمل ، وينتهي عند الممر العميق (الموقع رقم - ٤) ، الذي يحدده قاع صخري ضحل (الموقع رقم - ٥) متدرج العمق ؛ من (٢-٣) م إلى ما يزيد عن (١٠) م في الطرف المقابل من الممر ، مما يحمي هذا المرسى من الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . ويؤدي هذا الممر ، الذي يبلغ متوسط عمقه من (١٠-١٥) م إلى «جورة النمل» ؛ حيث متوسط العمق فيها ، (١٠-١٢) م ، وهي المرسى الآمن الذي نتكلم عنه في سياق بحثنا هذا .

كما أن هنالك صخوراً ومناطق ضحلة (الموقع رقم - ٦) ، يتراوح عمقها من (٢-٥) م ، وتمتد من جزيرة «النمل» ، إلى الشاطىء المقابل شرقاً . . وهذا يحدد بالمقابل الحاجز الطبيعي ، الذي تتكسر عليه الأمواج ، ويحمي هذا المرسى من الرياح والأمواج الشمالية .

وهنا نذكر ، أن بقايا «برج» عثماني (الموقع رقم - ٧) ، كان يقع على الشاطىء الشرقي من هذا المرسى . كما أن آثار «حطام سفينة» حديثة نسبياً ؛

من فترة ما بين الحربين العالميين لا تزال بالإمكان مشاهدتها في هذا المكان (الموقع رقم ـ ٨) . بالإضافة إلى توضع بقايا «حطام سفن» قديمة ، على حواف جورة النمل (الموقع رقم ـ ٩) . وهذا ما يلفت النظر ، إلى وجود «أرض البرج» و «برج ناصيف» ، واحتمال علاقتهما مع «البرج العثماني» ، بهذا المرسى المعروف !!

وأما الشيء الذي يدعو إلى الأخذ بأهمية هذا المرسى ، هو كثرة انتشار تجمعات كسر الفخار إلى الشرق من الإمتداد الصخري الضحل ، وخاصة في المناطق الصخرية الضحلة بين جزيرة «النمل» والشاطىء المقابل في الشرق ، مما يبرهن على كثافة واستمرار استخدام هذا المرسى خلال مراحل زمنية طويلة .

ولكن ما يلقي الضوء على عصر مميز لهذا المرسى البحري ، هو وجود كسر الفخار وحطام الآنية الفينيقية في ركام هذا التجمع الفخاري ، الذي يعم المرسى تقريباً. وهذا يشير إلى أن هناك احتمالاً كبيراً لاستخدام سابق لهذا المرسى ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن بـ (٢) م على الأقل ، في الوقت الذي كانت فيه معظم المناطق الصخرية الضحلة فوق سطح البحر ، وجزيرة «النمل» متصلة تقريباً مع الشاطىء ، ولا يفصلها عنه سوى برزخ بسيط ؛ إذ كان هذا المرسى عبارة عن خليج طبيعي بكل معنى الكلمة . وهذا يعود بالطبع إلى الاستخدام البحري له ، في عصر ما قبل البرونز الحديث . في حين أن ما يثير الإهتمام ، هو انتشار كسر الفخار ، وحطام الآنية الفخارية ، وبعض الآنية والأمفورات السليمة ، التي يمكن مشاهدتها بين مرسى جزيرة «النمل» ومرافىء «كارنة» . ولا نجد مثيلاً له إلا بين جزيرة «أرواد» و«العباس» ، والشاطىء المقابل في «عمريت» . وهذا ما دعانا إلى توقع وجود مراكز حضارية في المنطقة ، لم يكشف النقاب عنها بعد ؛ نظراً لهذا النشاط التجاري الكبير البارز ، الذي يفسره وجود مثل تلك اللقى الأثرية والمخلفات البحرية ، في كامل إتساع

هذه المساحة المائية القريبة من الشاطىء . ويوجه النظر بنفس الوقت ويحث الفكر أيضاً على التقصي ، لاستقصاء ما قد يحقق الطلب!

ج - خليج بصيرة (الموقع رقم - ١٠)

هو خليج طبيعي يتم الدخول إليه من ممر عميق (الموقع رقم -١١) يبلغ متوسط عمقه من (٣-٤) م ، ويحدده قاع صخري ضحل (الموقع رقم - ١٢) يتراوح عمقه من (١ - ٢) م في الشمال ، والإمتداد الشمالي للقاع الصخري والصخور الضحلة (الموقع رقم - ٦) ، التي تشكل الحاجز الطبيعي ، بين جزيرة «النمل» والشاطىء ، في الجنوب .

ويلاحظ أن هذا الخليج ، كان يمتد نحو الجنوب والشرق ، بما يزيد عن (١٠٠) م . لذلك ، فإن توقع وجود إنشاءات مرفئية ، واحتمال انتشال بعض الاثار ، التي تساعد في تحديد تاريخه ، لا يتحقق إلا بالحفريات الأثرية في المرتفع من الأرض ، الواقع إلى الداخل قليلاً من الشاطىء الحالي ، في المكان الذي يشغله حالياً «الشاطىء الأخضر» في بصيرة .

وهذا يلفت النظر ، إلى احتمال وجود مركز حضاري قديم في «تل بصيرة» أو في الجوار ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل؛ في الوقت الذي كان فيه هذا الخليج بكامله فوق سطح البحر ، أسوة بمرسى جزيرة النمل . فإن تحقق ذلك ، يجب أن يعود عهد هذا الخليج البحري أيضاً ، إلى عصر ما قبل البرونز الحديث .

أما الإنتشار الكبير لكسر الفخار ، على الحافة اليمنى من الممر العميق (الموقع رقم - ١٣) ، المؤدي إلى مرسى خليج بصيرة الحالي ، فيدل على استمرار استخدامه في العصور اللاحقة . وإن دراسة بسيطة لنماذج مختلفة من كسر الفخار هذه ، والتي تظهر بكثرة أحياناً إثر كل عاصفة ، كافية لتحدد بكل سهولة ، تسلسل تاريخ استثمار هذا المرسى الطبيعي ، في خليج بصيرة .

الفصل السادس

ثغر خراب مرقية
(المخطط - ٧)

أولاً - البحث عن مدينة ماراكاس القديمة

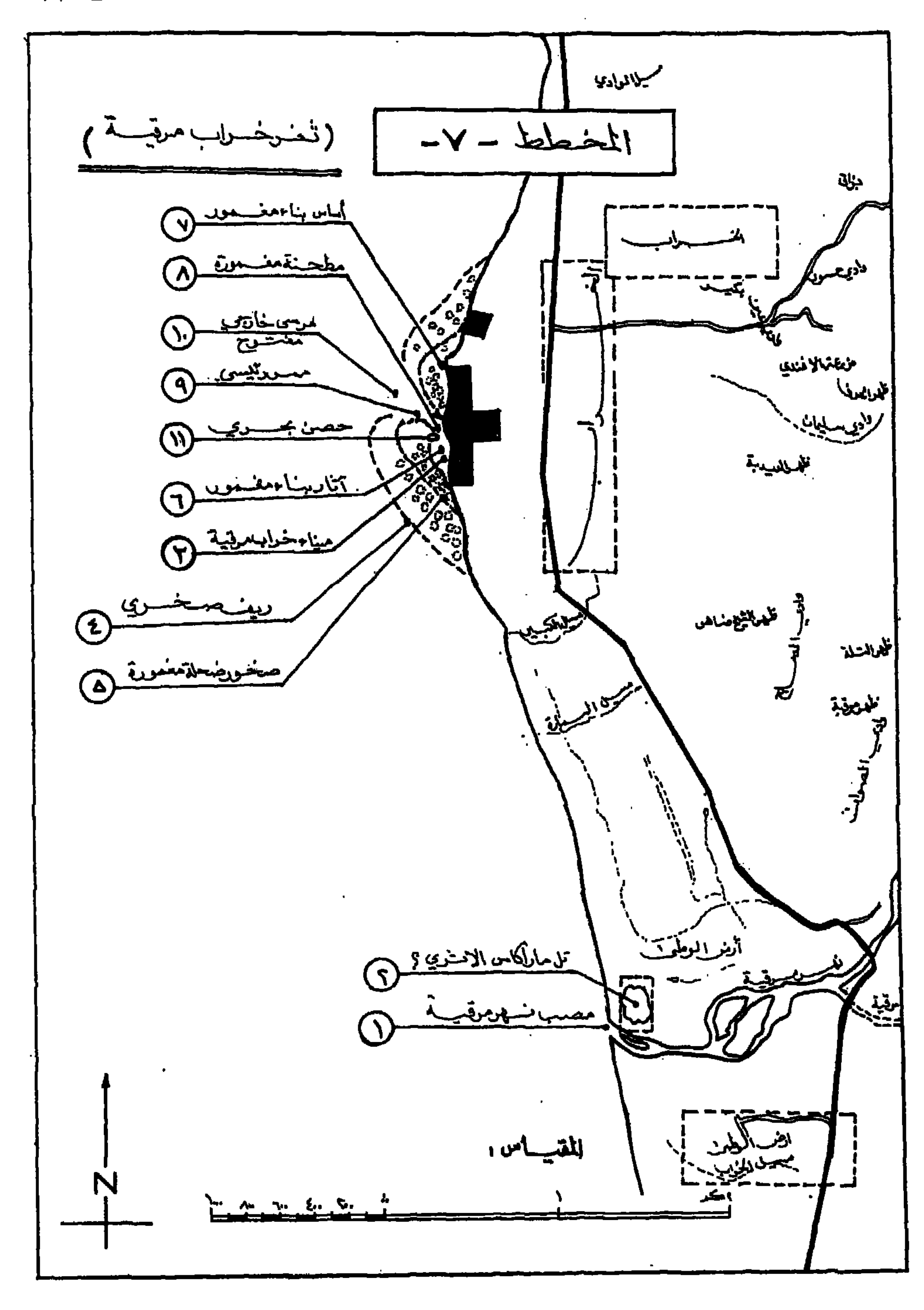
مدينة «مرقية» ؛ أو «ماراكاس» القديمة ؛ هي من ممتلكات جزيرة «أرواد» ، وميناؤها القريب ، لتصدير الحبوب ، في القرن الثامن ق .م . وهنالك «مصب نهر مرقية» وتله الأثري وإلى الشمال قليلاً يقع «خراب مرقية» وميناؤه الصغير المعروف . حرر القائد الكبير «صلاح الدين الأيوبي» قلعة «مرقية» من الصليبيين ، أثناء مروره في الساحل عام ١١٨٨ م[٣٠] ، وبعدها لم تقم للصليبيين فيها قائمة ، وأصبحت بذمة التاريخ منذ ذلك اليوم !. . . فأين كل منهما من الأخرى ؟

آ - مصب نهر مرقية (الموقع رقم - ١)

تتجه الأنظار إلى أن مصب نهر مرقية ، هو ثغر مدينة «ماراكاس» القديمة ، القابعة في التل الأثري الواقع على الضفة اليمنى من نهر مرقية ، قبل مصبه في البحر بمسافة بسيطة . ولا توجد آثار مرفئية على ضفتي هذا النهر ولا عند مصبه في البحر ، كما لا تشاهد آثار فخارية بسبب الطمي والمخلفات النهرية المتراكمة بما يقذفه النهر على المدى الطويل . ولكن هذا لا يعني أنها غير موجودة بل من المحتمل العثور على مثل تلك الآثار إلى الداخل قليلاً ، عند أطراف هذا التل الأثري المعروف .

---

٣٠ - جبرائيل سعادة ، محافظة اللاذقية - سلسلة بلادنا ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي - ج .ع .س ، دمشق - ١٩٦٠ ، ص : ٢٥ .


المخطط -٧-
(ثغر خراب مرقية)
سيل الوادي
أساس بناء مغمور ٧
مطحنة مغمورة ٨
مرسى خارجي مفتوح ١٠
سور رئيسي ٩
حصن بحري ١١
آثار بناء مغمور ٦
ميناء خراب مرقية ٢
رصيف صخري ٤
صخور ضحلة مغمورة ٥
الخراب
السيل الكبير
تل ماراكاس الأثري ؟ ٢
مصب نهر مرقية ١
أرض الوطى
نهر مرقية
المقياس ١
N

لم تُجرَ أية تنقيبات أثرية منظمة في هذا التل ، بل وُضعت له دراسة سطحية بسيطة لاتفي بالغرض المطلوب ، لتحقيق هوية هذا الموقع الحضاري :

يلاحظ صغر حجم هذا التل وقلة ارتفاعه ، فهو على الغالب مركز لتجمع سكاني بسيط لقرية ، لا لمدينة كبيرة ذات شأن وميزان تجاري كبير ! ! كما أن الحواف شبه القائمة المحيطة بهذا التل توحي بوجود سور أو جدران ضخمة تحمي ما بداخلها من قصور أو مستودعات . ولكن وجود أساسات الأبنية البسيطة ، التي يمكن مشاهدة بعض حجارتها الصغيرة في أطراف التل ، تنفي هذا الإفتراض ، وتدعو إلى البحث عن «قلعة مرقية» في مكان آخر . وهذا يعني أن من المحتمل أن يحوي هذا التل آثار مدينة «ماراكاس» القديمة ، لكنها ليست بالحجم الذي كانت تظهر فيه كمدينة ذات نشاط تجاري كبير ، بل هي مركز تجاري صغير بحجم مدينة «أوهيدرا» وغيرها من المراكز الحضارية القديمة التابعة إلى جزيرة «أرواد» ، على الساحل الفينيقي . فإن لم يكن الأمر كذلك ، فيجب البحث عن مدينة «ماراكاس» الأثرية القديمة ، في الجوار ! !

ب - ميناء خراب مرقية (الموقع رقم - ٣)

هو «مينة الخراب» ! ! . . وتتشكل من توضع خليج طبيعي ، وصخور ضحلة ، وبقايا بناء بحري قد بعثرت أمواج البحر حجارته . وكما تشير إلى ذلك التسمية ؛ فهنالك بقايا آثار ، وخرائب ، ودمار ، في أكثر من موضع ، في هذا المكان . وما يهمنا منها ، بالدرجة الأولى ، هو توضع الآثار البحرية فيها ، وما يمكن أن نستخلصه من معلومات ، لكشف النقاب عن فترة مجهولة من التاريخ البحري ، لهذا الشريط من الساحل ، الذي يدعى حالياً باسم «خراب مرقية» ؛ تمييزاً عن غيره من المراكز الحضارية التي تأخذ نفس الإسم في الجوار . وهنا يلاحظ المشاهدات البحرية ، التالية :

١ - ريف صخري (الموقع رقم - ٤)

منطقة صخرية متدرجة العمق ، تحيط بهذه المنطقة الأثرية على شكل نصف قوس من دائرة ، مع إفساح المجال إلى مرسى وممر ضحل ؛ بحيث تتكسر الأمواج على هذه الصخور ، وتظهر كهالة بيضاء مستمرة في العواصف والأمواج العالية ، مما يسهل من عملية الدخول الآمن للزوارق والفلك ، إلى الميناء الداخلي الصغير .

٢ - صخور ضحلة مغمورة (الموقع رقم - ٥)

تشكل هذه الصخور حاجز الأمواج الطبيعي ، في ميناء «خراب مرقية» الحالي . وهو حوض صغير ، يصلح لرسو الوحدات البحرية الصغيرة ، فقط .

٣ - آثار بناء مغمور (الموقع رقم - ٦)

تشاهد هذه الآثار أحياناً ، في منتصف ميناء «خراب مرقية» تقريباً ، في الطقس الهادىء وعندما تكون هنالك شفافية جيدة في ماء البحر . وتنحجب عن النظر تارة اخرى ، بسبب تحرك رمال وطين وركام القاع الناتج عن الأنواء الشديدة ، وتبعاً لكمية رمال وحصى الشاطىء المنقولة من هذا المكان . وقد تثنى لي مشاهدتها مرتين على الأقل ، خلال ما يزيد عن ثلاثين عاماً . فوجود هذا البناء ليس سراً والوصول إليه غير بعيد المنال ؛ إذ يعلم به معظم الصيادين وبعض أهالي المنقطة ، بشكل جيد .

ويظهر من آثار هذا البناء أساس واحد فقط ، مكون من عدة حجارة منحوتة ، ومرصوفة جنباً إلى جنب بكل عناية ، في مدماك واحد . الأمر الذي دعانا طويلاً إلى الإعتقاد ، أن ميناء «خراب مرقية» كان ميناءً إصطناعياً ، تمثل هذه الحجارة حاجز أمواجه الجنوبي . إلى أن اتضحت لنا الصورة وعرفنا بعضاً من الحقيقة على ما أظن فيها بعد ، وهذا ما سيتضح لنا في سياق بحثنا هذا .

٤ ـ أساس بناء مغمور (الموقع رقم ـ ٧)

يمكن أن نشاهد في هذا المكان بقايا من بناء بحري من حجارة منحوتة ، بين مجموعة كبيرة من حجارة غير مشذبة ، مما كان يوحي بوجود حاجز أمواج بسيط لمرسى مفتوح وحيد الحاجز . لكن ظهور بعض الحجارة المرصوفة ، التي تظهر أحياناً وتختفي تارة اخرى ، على غرار البناء المغمور آنف الذكر ، وعلى نفس العمق تقريباً ، يدعونا إلى الإعتقاد بأن هذه الآثار لا يمكن أن تكون إلا بقايا لآثار بناء ، عندما كان مستوى سطح الماء أقل مما هو عليه الآن ، والمشاهدات التالية توضح وجهة نظرنا هذه .

٥ ـ مطحنة مغمورة (الموقع رقم ـ ٨)

نجد في هذا الموقع شاهداً أثرياً ثابتاً ، لا يدعو إلى التردد ، بين الشك واليقين . وهو عبارة عن مطحنة كاملة ، ولربما معصرة زيت ، قد غمرتها مياه البحر في يوم من الأيام ، وبقيت أثارها على ما كانت عليه في مكانها ، لتكون الدليل القطعي الذي لا يقبل الجدل ، عن حقيقة توضع الآثار البحرية ، في هذا الشريط من الساحل .

نشاهد حجرتي رحى هذه المطحنة موضوعتين بكل عناية وشكل صحيح ؛ جنباً إلى جنب وعلى مسافة (٥ر٢) م تقريباً ، وهما أفقيتان بالنسبة لبعضهما وموازيتان للشاطىء بنفس الوقت ، مما يؤكد أنهما من وضع يد الإنسان :

يبلغ قطر الرحى الواحدة حوالي (٢٥ر١) م ، والإرتفاع الظاهر لكل منهما فوق رمال القاع يقارب نصف المتر ، وهذه الضخامة والوزن الكبير ينفيان احتمال أن الأمواج قد جرفتهما من الشاطىء ، لأنها تتكسر على صخور الريف الصخري والصخور الضحلة ، ولا تصل إلى مكان الرحى إلا بمنتهى الضعف .

وإن افترضنا أن هاتين الرحى كانتا من خسائر حمولات السفن أثناء عمليات الشحن والتفريغ ، أو حطام سفينة ما كانت تحمل هذه الشحنة ،

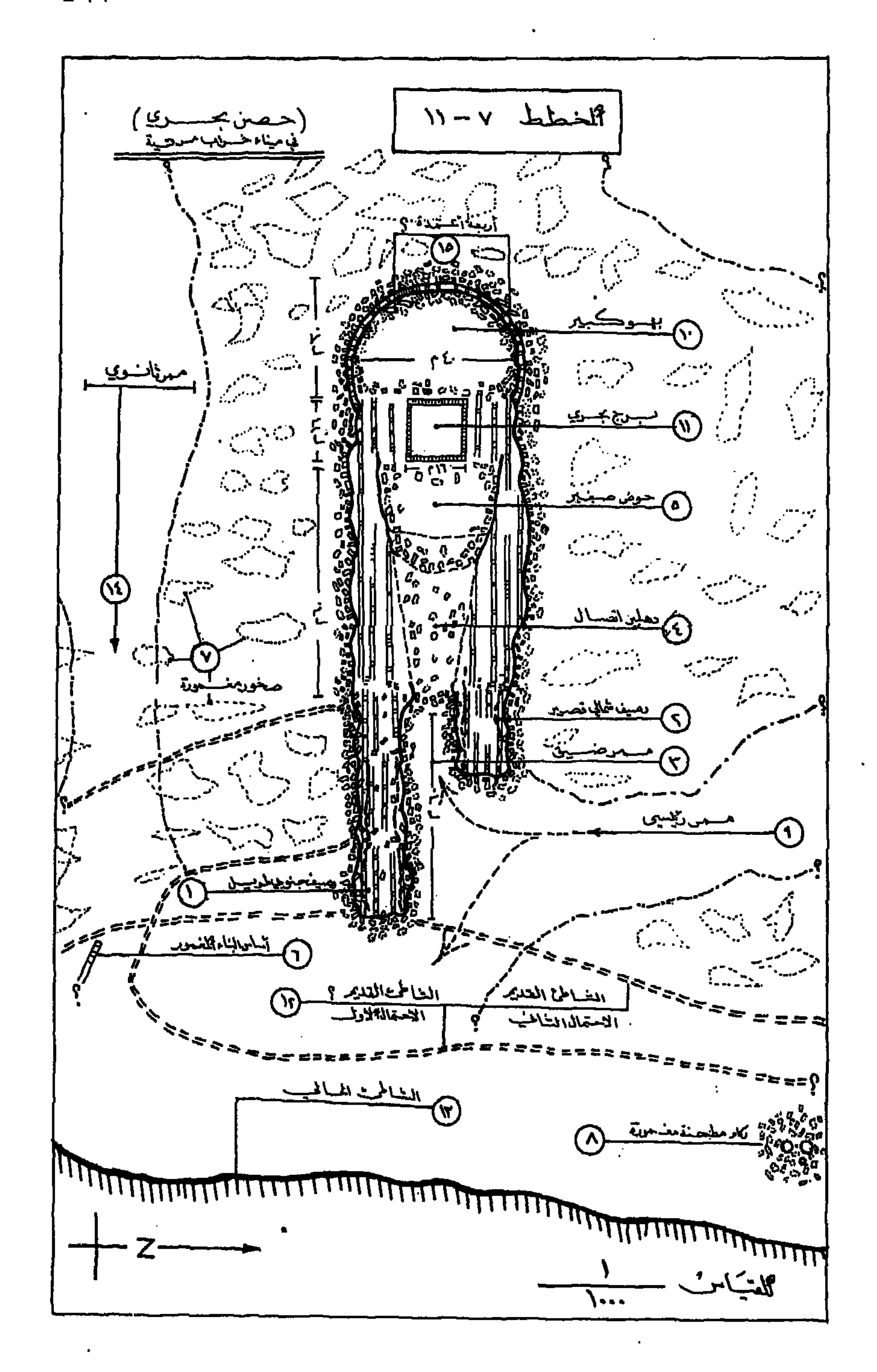
لما شاهدنا مثل هذا التوضع الغريب . وعلى بعد (٣) م فقط من إحدى الرحى يوجد قلب مطحنة صغير ؛ قطره حوالي (٥٠) سم ، وإرتفاعه يقارب (٤٠) سم ، وتكثر مشاهدة أمثاله في التلال الأثرية القديمة ، مما يوضح مهمة هذا البناء المغمور . ولكن وجود حجارة منحوتة ، تنتشر ضمن دائرة قطرها (١٥) م ، حول هذه الرحى ، وعدم وجود مثيل لهذا الركام في الجدار ، يثبت هوية هذه المطحنة ؛ كأوضح توضع أثري بحري في هذا المكان .

والجدير بالذكر ، أن هذه المطحنة تقع حالياً على بعد (٢٥) م فقط من الشاطىء ، وتنغمر آثارها في مياه البحر إلى عمق (١) م تقريباً ،وهذا ما يشير إلى تحول في مستوى سطح البحر . في حين أنه ، لكي يتحقق الهدف من بناء مثل هذه المطحنة ، يجب أن تكون فوق شاطىء بما لايقل عن (١) م ، أسوة بالأبنية الأحدث عهداً ، والتي لا زال بعضها قائماً على هذا الشاطىء حتى اليوم .وهذا يدل على ارتفاع في مستوى سطح البحر بما لا يقل عن (٢) م ، وهي النتيجة التي توصلنا إليها في بحث سابق .

إذن ، فاستناداً إلى ما ورد من مشاهدات ، وطبقاً لما حصلنا عليه في النتيجة ، فإن دراسة ما بقي من هذه الآثار ، أمر فيه إعادة نظر !

٦ - ممر رئيسي (الموقع رقم - ٩)

هنالك ممر ملتو ضحل ، يمثل حالياً المدخل الرئيسي إلى ميناء «خراب مرقية» . وعلى ما يظهر ، فقد كان في السابق أعمق مما هو عليه الآن ؛ إذ أن ما تقذفه أمواج البحر من حطام القاع أتت على بعض معالمه وأصبح من الصعوبة بمكان تمييزه عن الصخور المحيطة ، إلا لكل خبير بهذه الأمور وبالنسبة لصيادي المنطقة ، الذين يدخلون ويخرجون منه بفلكهم بكل سهولة ، في مختلف ظروف الطقس .


المخطط ٧ - ١١
(حصن بحري)
في ميناء خراب مرحية
أربعة أعمدة ؟
١٥
١٠ بهو كبير
٤٠ م
١١ برج بحري
١٦ م
٥ حوض صغير
٤ دهليز اتصال
ممر ثانوي
١٤
٧ صخور محفورة
٢ رصيف شمالي قصير
٣ ممر ضيق
٩ ممر رئيسي
١ رصيف جنوبي طويل
٦ أساس البناء المحفور
١٢ الشاطئ القديم ؟ الاحتمال الأول
الشاطئ القديم الاحتمال الثاني
١٣ الشاطئ الحالي
٨ نواة مطحنة محفورة
Z
المقياس ١ / ١٠٠٠

٧ - مرسى خارجي مفتوح (الموقع رقم - ١٠)

يمكن التعرف على وجود (مرسى خارجي مفتوح) ، ينتهي عنده الممر الرئيسي في اتجاه الشمال الغربي ؛ من توضع هذه الآثار البحرية ، موضوع بحثنا هذا . وهو مرسى كبير وعميق ، كانت تستخدمه المراكب الخشبية ، على حد قول الصيادين نقلاً عن بعض المعمرين من الأهالي ، وذلك حتى عهد قريب جداً . وهذا ما كان ينفذ عادة ، في معظم مراكز الساحل السكنية ، لتداول التجارة المحلية ، بين المدن الساحلية الرئيسة والريف . ويؤكد ذلك انتشار كسر الفخار التي يمكن مشاهدتها على أطراف هذا المرسى الكبير ، وبقاء إحدى المستودعات الذي كان يستخدم لتخزين البضائع المصدرة والمستوردة ، ولا زال بالإمكان ملاحظة بقاياه على شاطىء «مينة خراب مرقية» ، حتى الآن .

٨ - حصن بحري (المخطط - ٧ - ١١)

يقع هذا الأثر على بعد (٧٠) م تقريباً ، من الشاطىء الحالي في «مينة خراب مرقية» وهو بناء اصطناعي مبني من حجارة منحوتة ، ونلاحظ حوله ما يلي :

آ - رصيف بحري جنوبي (الموقع رقم - ١)

يبلغ طول هذا الرصيف حوالي (٦٠) م ، ويتروواح عرضه المميز بين (٨ - ١٠) م تقريباً ويظهر أنه كان متصلاً يوماً مع البر ، ومحاطاً بسور مبني من حجارة منحوتة إلى عدة مداميك وقد بعثرت أمواج البحر حجارته .

ب - رصيف بحري شمالي (الموقع رقم - ٢)

يلاحظ أن هذا الرصيف ، يشبه الآخر من حيث حجارة البناء ، لكنه أقصر طولاً .

جـ - ممر ضيق (الموقع رقم - ٣)

هو عبارة عن فراغ بين الرصيف الشمالي والجنوبي ، ويؤدي إلى دهليز اتصال .

د - دهليز اتصال (الموقع قم - ٤)

يمكن تمييز هذا الدهليز الذي يؤدي إلى فراغ عمقه (١) م تقريباً ، ويُعتقد أنه قد استُخدم يوماً كمنزلق بسيط ، لسحب عائمة بحرية صغيرة ، وإيصالها إلى الفراغ المذكور .

هـ - حوض صغير (الموقع رقم - ٥)

إن لم يكن فراغاً ناتجاً عن وجود برج قديم كان قائماً في هذا المكان ، وزالت معالمه مع الزمن ، أو استُخدمت حجارته في بناء البرج المتأخر الأصغر حجماً ، فإنه قد استُخدم يوماً ما على ما يظهر ، لإيواء عائمة بحرية ما وحفظها ، لخدمة البناء المذكور .

و - أساس الهناء المغمور (الموقع رقم - ٦)

لايوجد مايشير إلى اتصال أساس هذا البناء المغمور ، مع الرصيف الجنوبي للحصن البحري ، بأي شكل من الأشكال ، مما يشير إلى أنه كان عبارة عن بناء منفصل عن الحصن البحري ، وله على ما يظهر مهمة خاصة .

ز - الصخور المغمورة (الموقع رقم - ٧)

هي عبارة عن صخور ضحلة مغمورة إلى عمق (١) م تقريباً ، كانت تشكل مخاضة ضحلة تفصل هذا الإنشاء البحري ، عن الشاطىء المقابل في الجنوب . ويتخللها حالياً ممرٌ ثانويٌ ، تدخل منه الفلك الصغيرة ، إلى «ميناء خراب مرقية» ، في الطقس الحسن .

حـ - ركام المطحنة المغمورة (الموقع رقم - ٨)

لايوجد مايشير إلى اتصال ما ، بين هذه المطحنة وكل من الشاطىء الحالي والأرصفة المغمورة ، بل كانت عبارة عن بناء منفصل يقع على الشاطىء القديم في هذا المكان .

ط - الممر الرئيسي (الموقع رقم - ٩)

كان يؤدي هذا الممر ، من خلال صخور مغمورة ، إلى الممر الضيق بين

الأرصفة ، عندما كانت متصلة مع الشاطىء القديم أو قريبة منه . ومن المرجح ، أنه كان هنالك اتصال ما ، بينه وبين الممر الثانوي ، الواقع إلى الجنوب من الحصن البحري .

ي- بهو كبير (الموقع رقم- ١٠)

ينتشر ركام هذا البهو الكبير على شكل قوس أبعاده (٤٠×٣٠) م ، وهو مبني من حجارة منحوتة قد بعثرتها الأمواج . ولكن لا يزال بالإمكان تمييزه بكل وضوح ، بالرغم من أن معظم حجارته تقع الآن دون مستوى سطح البحر .

ويلاحظ وجود أربعة أعمدة تعلو ركام هذه الحجارة وملقاة قليلاً نحو الشمال الشرقي ، مما يدل على أن الأمواج كانت السبب الرئيسي في تدمير هذا البناء .

ومن الملفت للنظر ، أن فسحة هذا البهو تخلو من أية حجارة ، ولا هي مرصوفة بها . ويظهر أن عمقه البالغ حوالي المتر ، يصل حتى الصخر الطبيعي ، تماماً كما هو الحال في الحوض الصغير المقابل له من ناحية الشرق . مما يوحي بأنهما كانا بناءً واحداً في شكل حصن ، ذي برج غربي كبير وآخر شرقي أصغر منه حجماً ، وقد جرفت الأمواج أرضية هذا البناء غير المبلطة بعد تدميره ، فظهر لنا بهذه الصورة . وهذا عكس ما نراه في البرج البحري القابع بينهما ، مما يدل على أن كلاً منهما من عصر مختلف ، وكل الدلائل تشير إلى ذلك .

أما ماقد يخطر للفكر ، من أن البهو الكبير والحوض الصغير ، قد استخدما يوماً للسباحة ، فهذا لا يمكن أن يكون الهدف الرئيسي من إقامة مثل هذا البناء البحري في هذا المكان ، سيما وأن الشاطىء المقابل يفي بالغرض المطلوب . إذن ، فنحن هنا أمام بناء بحري قديم ، كان قائماً في هذا المكان ، وله شأن كبير . . !!

ك - برج بحري (الموقع رقم - ١١)

وهو برج مربع الشكل أبعاده (١٦×١٦) م ، يقع في منتصف المسافة بين البهو الكبير والحوض الصغير . وقد ثُبِّتت أساساته بين حجارة الرصيف البحري بشكل متين ، وبقي منها المدماك الأول بعلوٍ كافٍ فوق أرضية مرصوفة ، بعكس ما هو الحال في ما يحيط به ، ليدل على عهد أحدث . ومن السهولة بمكان التعرف على طراز هذا البناء المربع ، الذي نلمسه في «برج الصبي» ، ألا وهو البناء الصليبي ، في وقت متأخر من تاريخ هذا الإنشاء البحري .

ل - الشاطىء القديم (الموقع رقم - ١٢)

يظهر أن الشاطىء القديم ، كان يصل حتى الرصيف الجنوبي أو قريباً منه . والحافة الجنوبية للحصن البحري كانت صعبة المنال ، بسبب وجود المخاضة المائية والصخور الضحلة والممر الثانوي ، بينه وبين الشاطىء في الجنوب .

كما أن هنالك احتمالاً آخر لوجود اتصال ما عن طريق الصخور الضحلة والبناء المغمور ، تؤمنه رقبة عبور أو جسر متحرك ما ، ولربما عائمة أو فلك صغيرة كانت تقوم بهذا العمل !

م - الشاطىء الحالي (الموقع رقم - ١٣)

ابتعد هذا الشاطىء كثيراً عن الشاطىء القديم ، وما تراكم من مخلفات بحرية في قاع «ميناء خراب مرقية» الحالي ، قد أخفى عن النظر معظم ما يمكن أن نجده من آثار قديمة ولقى ، كانت موجودة في هذا المكان . مع العلم ، أن ما يمكن انتشاله الآن من حوض هذا الميناء لا يتعدى بعض الكسر والآنية الفخارية حديثة العهد نسبياً ؛ من بيزنطية وصليبية وعربية . أما الآثار الأقدم ، فإنها تقبع إلى عمق أكبر في ركام القاع ولم تسنح الفرصة لظهورها بعد ، بسبب عدم سحب الرمال من شاطىء هذا الميناء ، بل حدث العكس وألقي مؤخراً على القسم الشمالي منه بمعظم آثار المدينة الأثرية

القديمة الموجودة في رمال شاطئه ، عند بناء الشاليهات الحالية في القسم الشمالي من منازل «خراب مرقية» القديمة . مع العلم ، أن الفرصة سانحة لالتقاط كسر الفخار وبعض الآنية الفخارية المحطمة منها والسليمة ، من كامل المنطقة الضحلة في شمال هذا الحصن البحري ، حتى المرسى الخارجي له ضمناً .

والجدير بالذكر ، أن كسر الفخار اليوناني المدهون يمكن مشاهدتها بكثرة ، في الطرف الجنوبي من منازل «خراب مرقية» ، الواقعة على شاطىء هذا الميناء مباشرة ، مما يشير إلى استخدام أقدم لهذا الموقع الأثري .

ذ- ممر ثانوي (الموقع رقم - ١٤)

يُلاحظ وجود هذا الممر بكل وضوح ، وتستخدمه حالياً فلك الصيد الصغيرة ، في الدخول إلى «ميناء خراب مرقية» والخروج منه ، في الطقس الحسن . وقد كان ، على ما يظهر ، عبارة عن خندق مائي وسط مخاضة مائية وصخور ضحلة ، تتخللها الصخور الناتئة والحفر المائية من ناحية الجنوب . ويؤدي هذا الممر إلى مكان وجود أساس البناء المغمور ، الذي كان قائماً على اليابسة في الشاطىء القديم ، ويشرف على جسر من الصخور كانت على ما يظهر عبارة عن رقبة من الأرض تصل الحصن البحري مع الشاطىء القديم . وقد دمرت ذلك الأمواج بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ولم يبق منها سوى الصخور المغمورة وأساسات هذا البناء المغمور ، ذي الموقع الهام على الممر المؤدي إلى هذا الإنشاء البحري ، وهذا يوضح لنا السبب ، الذي من أجله بُني الرصيف البحري في الناحية الجنوبية من الحصن . وهذا يقودنا إلى الإعتقاد أنه من المحتمل ، أن هذا الممر الثانوي كان متصلاً مع الممر الرئيسي الضحل ، نظراًلوجود القاع الرملي والمياه الأعمق نسبياً ، عما هو موجود في المنطقة المحيطة وبين الصخور المغمورة . فإن كان الأمر كذلك ، فهذا يؤكد أن الشاطىء القديم ، كان يصل حتى الرصيف الجنوبي ، أو قريباً منه ، ولربما كانت هنالك رقبة اتصال كما هو في

الحالة السابقة ، أو أن جسراً متحركاً قد أقيم لهذه الغاية ، أو كان الإتصال يتم عن طريق عائمة بحرية ما . وكل الدلائل تشير ، إلى قيام أي من الإحتمالين على السواء ! !

س ـ أعمدة مغموره (الموقع رقم ـ ١٥)

تُشاهد أربعة أعمدة فقط ، فوق ركام حجارة البهو الكبير . ومن الصعوبة بمكان التعرف على مادة الصخر المصنوعة منها ، نظراً لتراكم الترسبات البحرية بشكل كثيف . ولكن كل الدلائل تشير إلى أنها من العصر الروماني إن لم تكن أقدم . وهذا يحدد مرحلة من تاريخ استخدام هذا الحصن .

ج ـ خلاصة ونتائج

لكل عمل نهاية ! . . وخلاصة بحثنا هذا ؛ نتائج مفيدة وهامة ، نجد في ختامها ، ما يلي :

١ ـ تحولات مستوى سطح البحر

يُلاحظ بما لا يدعو إلى الشك ، أن تحول مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً ، قد أثر على هذه المنطقة من الساحل ، أسوة بما حدث في جزيرة «أرواد» ، وكامل الساحل العربي السوري ، ومناطق أخرى من شرقي البحر المتوسط . وإلا لما فهمنا وجود الحصن البحري على صخرة ضحلة في عرض البحر ، وعلاقة المطحنة المغمورة وأساس البناء والبناء المغمور ، في إظهار هذا التحول .

٢ ـ بناء الحصن البحري

أصبح جلياً ، أن بناء هذا الإنشاء البحري ، قد تم قبل ارتفاع مستوى سطح البحر . ويفسر ذلك وجود الأرصفة البحرية ، دون مستوى سطح البحر ، بما لا يحقق الهدف الذي من أجله تم إقامة هذا البناء في البحر ، في الوقت الذي كان يجب أن تعلو فيه هذه الأرضية صفحة الماء ، بما لا يقل عن

ميتر واحد ، حتى يتحقق منها هذا الهدف . وهذا ما يوافق مستوى سطح البحر أقل بمترين عما هو عليه الآن ، ويحققه التحول المعروف !

٣ ـ حكاية تاريخية

إذن فكان هنالك حصن قديم ذو برجين دائريين ، قائماً على صخرة منعزلة في للبحر ، يحيط به رصيف بحري ، ومتصل مع الشاطىء القديم أو قريب منه . ويفسر ذلك وجود الحوض الصغير ، والبهو الكبير ، والأرصفة المغمورة . وقد أنشىء هذا البناء ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً . في النصف الأول من القرن الرابع عشر قبل الميلاد . وهذا يحدد تاريخ هذا الأثر بالعصر البرونزي ، أسوة بالأرصفة المغمورة في جزيرة «أرواد» و«تبة الحمام» و«كارنة» ، وغيرها من المناطق الإصطناعية المغمورة في الساحل الفينيقي .

يظهر أن هذا البناء قد ظل قيد الإستثمار بعد ترميمه ، حتى العهد اليوناني والروماني . ويفسر ذلك وجود الأعمدة بين ركام حجارة البهو الكبير . وكان الإتصال بين الحصن والشاطىء ، يتم غالباً بواسطة العائمات البحرية أو الفلك أو أي قنطرة أو جسر خشبي وما شابه ذلك لابتعاد الشاطىء عنه نحو الشرق ، بسبب ارتفاع مستوى سطح البحر ، وبالتالي انغمار الأرصفة في الماء ، وفقدان أي اتصال مباشر من أية جهة كانت بينه وبين الشاطىء . كما أن المطحنة والبنائين المذكورين ولربما إنشاءات اخرى قد طغى عليها البحر ، واخذت «مينة خراب مرقية» الوضع الذي نراها عليه الآن ، واستقر الشاطىء بالوضع الحالي ، منذ وقوع هذا التحول في مستوى سطح الماء .

وحدث أن تدمر هذا الأثر ، غالباً بسبب أنواء بحرية شديدة ، ولربما الحادثة الجيولوجية التي أدت إلى انشطار جزيرة أرواد إلى قسمين في العصر الروماني . ثم أتى الصليبيون فأقاموا لهم البرج البحري المربع في وسط هذا الإنشاء البحري ، واستخدموا حجارة الحصن القديم في بنائه ، إلى أن أتى

صلاح الدين الأيوبي وأخذ منهم ، غالباً هذا الحصن ، الذي كان يدعى «قلعة خراب مرقية» عام ١١٨٦ م . وهكذا ، عفى عليه الزمن ، واختلفت الآراء ، حول تحديد مكان هذا الأثر ، إلى أن نفذت هذه الدراسة وأظهرت ما يخفيه البحر ، فعلّنا وفقْنا إلى ما فيه صحة الخبر ! !

٤ ـ خاطرة

في الوقت الذي كان فيه هذا الحصن البحري شامخاً في وجه البحر على جزيرة صغيرة قد تكون متصلة مع البر ، كان هنالك ممر بحري رئيسي يصل بين المرسى الخارجي وأرصفة هذا الإنشاء البحري عند الشاطىء القديم ، بما يؤمن الإتصال البحري والتبادل التجاري بكل سهولة ، قبل العصر البرونزي .

من ناحية اخرى نعلم ، أن هذا الإنشاء البحري قد استُخدم طويلاً ،وخلال فترات متعاقبة ؛ من العصر الفينيقي ، إلى اليوناني ، والروماني . وتوجد آثار كسر الفخار اليوناني المدهون ، في الطرف الجنوبي من قرية «خراب برقية» القديمة ، عند زاوية الميناء ، مباشرة أسفل المنازل المهجورة . وعثر على آثار منها كسر فخار ونقود رومانية وبيزنطية وصليبية وعربية في تربة الطرف الشمالي المقابل ، عند حفر أساسات الشاليهات الحديثة ، والقاء مخلفاتها على الشاطىء القريب في الغرب : كل هذا ، يحدد وجود مدينة أثرية مجهولة الهوية قد شهدت عصوراً مختلفة . وكان يبلغ طولها حوالي ٨٠٠ م وعرضها غير معروف بعد بشكل دقيق ، لعدم إجراء أية حفريات أثرية منظمة بطرق علمية صحيحة تحدد المناطق السكنية ، التي كانت قائمة في هذه المنطقة . ومن المحتمل أن تكشف مثل هذه الحفريات النقاب عن وجود موقع أثري هام ، كان له شأن كبير في تاريخ الساحل القريب . وإن تحقق ذلك ، فإنه قد لا يعدو كونه «حي مرفأ» ، بالنسبة إلى مدينة قديمة رئيسة يتوقع وجودها إلى الشرق من هذا المكان ، على جانبي طريق عام «بزاق» القديم ، حيث يمكن مشاهدة بعض آثار أساسات أبنية

وكهوف وقبور محفورة في الصخر ، مما يدل على وجود مثل هذا المركز الحضاري غير المعروف بعد ! !

إذن ، فمن خلال هذه المعطيات ! ! . . أليس من المحتمل أن يكون «خراب مرقية» هو مدينة «ماراكاس» وثغر جزيرة «أرواد» لتصدير الحبوب في القرن الثامن قبل الميلاد ،بدلاً من «تل مرقية» الأثري ، بالشكل والموقع والحجم الذي يظهر فيه ، دون إنشاءات بحرية مميزة ، تمكن مثل هذه القرية الصغيرة من تنفيذ ذلك النشاط التجاري الكبير ، الذي كانت تتمتع به ! ؟

ومن جهة ثانية ، فإن وجود ركام حطام «سفينة خراب مرقية» ، التي تعمل في انتشالها بعثة مشتركة سورية - يابانية اعتباراً من عام ١٩٨٥ م ، على مسافة (١) ميل فقط شمال غرب المرسى الخارجي المفتوح في ميناء «خراب مرقية» ، يوحي ولو بخاطرة بسيطة إلى احتمال وجود علاقة ما بين تلك السفينة وهذا الموقع الأثري .

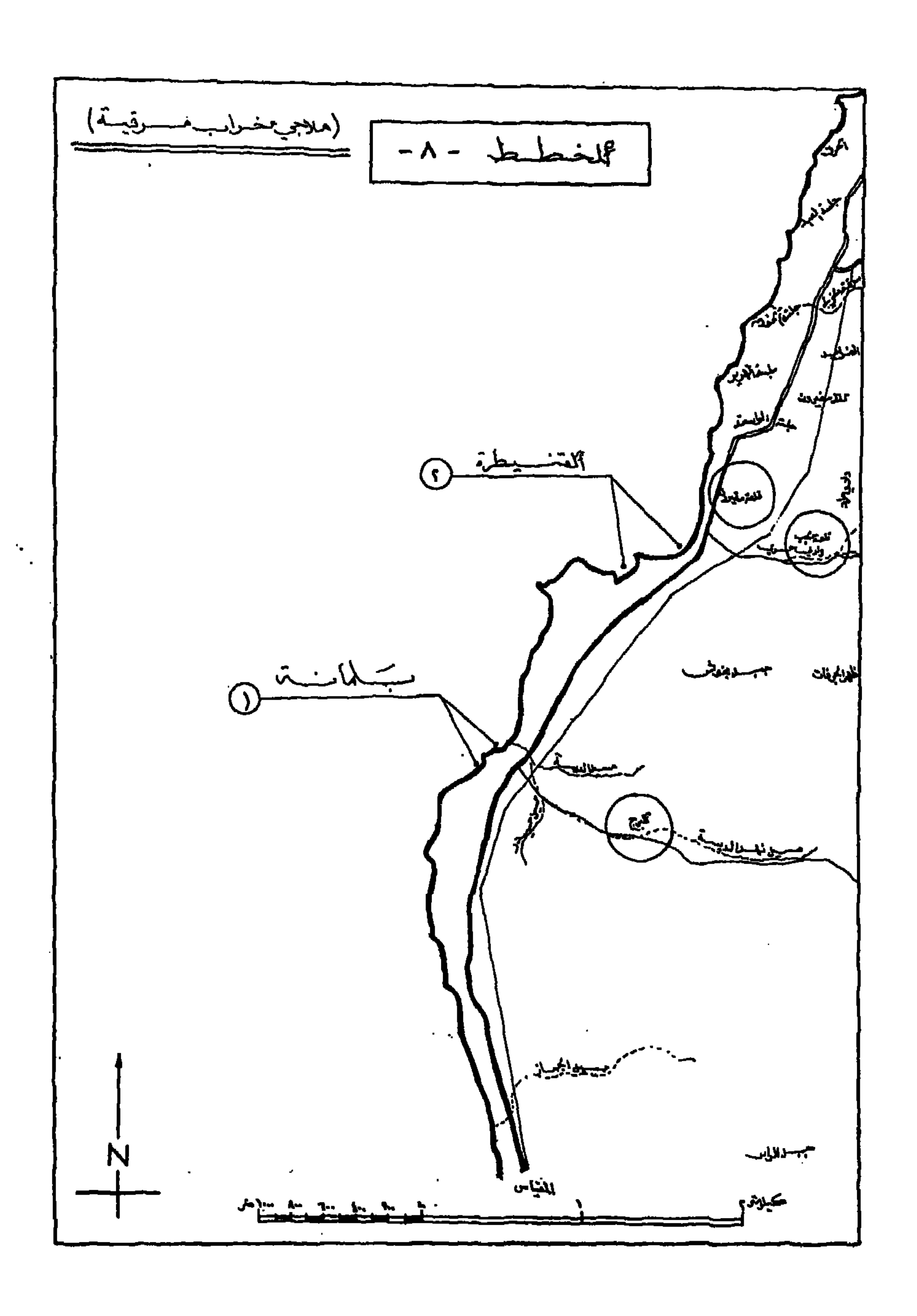
فالأمر هنا فيه وجهة نظر ! . . إذ تتباين الآراء غير المنشورة حتى الان حول قدم حمولة هذه السفينة من الأمفورات ؛ فجانب يعود بها إلى النصف الأول من الألف الأول ق.م ، وطرف آخر يحدد لها القرن الثالث أو الرابع ق.م ، وخبير بالفخار القديم لا يقدر لها زمناً بأكثر من القرن الثالث عشر ميلادي .

فإذا أخذنا بعين الإعتبار ، أن نوع فخار هذه الحمولة من الأمفورات المحززة ، لا يشاهد منه مطلقاً في البحر ولا على الشاطىء ولا بين أنقاض المواقع الأثرية ، فإنه يدل على أنها حمولة مستوردة من الخارج ، إلى ساحل القطر العربي السوري . وقد غرقت السفينة على ما يظهر بسبب حمولتها الكبيرة ، التي تبلغ على أقل تقدير (٤٠٠٠) أمفورة ، إثر هبوب عاصفة ما ، وتسرب الماء إليها بغزارة ، وهذا ما يبرهنه توضع حمولتها الكاملة في قاع البحر !

أما ما يمكن استخلاصه من بناء هيكل هذه السفينة ، بعد أن ظهر إثر

سبر عرضي في منتصفها عام ١٩٨٦ م ، وكشف عن عيدان مزدوجة لسفينة كبيرة ، لا لسفينة صغيرة ذات عيدان مفردة ؛ كما هو معهود في حطام السفن الأثرية القديمة المكتشفة ، فإنه يرجح قرار الخبير بهذا الشأن !

فإن تبين صحة ذلك في المستقبل ، وكان عصر هذه السفينة من القرن الثالث عشر ميلادي ، فهناك احتمال لأن تكون حمولة هذه السفينة إلى البرج الصليبي في الحصن البحري من «ميناء خراب مرقية» ، أو إلى أي مركز قريب في الساحل ، ولربما كان مرور هذه السفينة في طريقها إلى مكان آخر بعيد ، ولهذا يبقى في هذه الخاطرة وجهة نظر ! !


المخطط -٨-
(ملاجئ خراب شرقية)
القنيطرة
٢
بلانة
١
N

الفصل السابع

مربط المرقب ورأس بانياس

(المخطط - ٩)

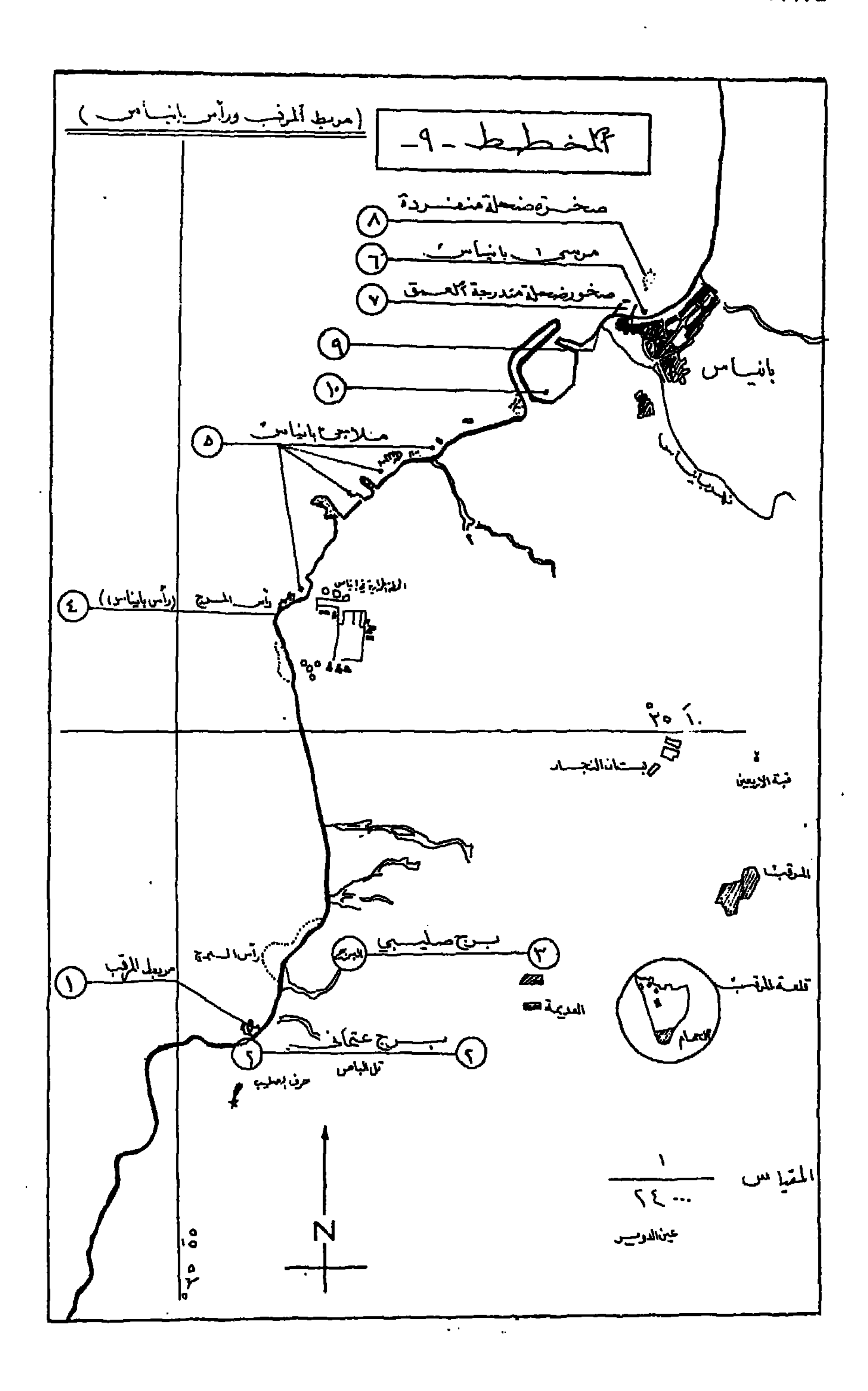
تطل قلعة « المَرْقَبْ » على كل من مدينة « بانياس » ، ومنطقة « الباص » ، بنفس الوقت . وطالما كانت « بانياس » هي مدينة « بالانة » القديمة ، فإن مرسى أو خليج « الباص » الصغير هو مربط « المرقب » الأحدث عهداً .

عُرفت قلعة « المرقب » بأسماء عديدة ، منذ أن بناها المسلمون عام ١٠٦٢ م حتى الآن ، ومنها « ماركابوس » و « ماركابان » أو « مارشابين » ، ودُعيت من قبل اللاتين باسم « مارغت » أو « مارغاتوم » و « مارغانت » وأطلق عليها العرب اسم « المرقب » و « قلعة المَرْقَبْ » ، وهو الإسم الذي ظلت تعرف به إلى اليوم[٣١] .

أما « بالانة » القديمة ، فكانت من ممتلكات جزيرة « أرواد » في القرن الثامن قبل الميلاد ، أسوة بغيرها من المراكز الحضارية ، على الساحل الفينيقي الممتد بين النهرين : الكبير الجنوبي (الأوليتير) ذي الشهرة التاريخية في الجنوب ، والكبير الشمالي الذي سكن الإنسان على ضفافه منذ مليون عام على أقل تقدير في الشمال . فهل في هذا الشريط الضيق من الأرض ، وخاصة عند شاطىء « الباص » ، الذي يعانق فيه الجبل البحر ، شيء لم نتعرف عليه بعد ! .

---

٣١ - فولفغانغ مولر- فينر ، القلاع أيام الحروب الصليبية ، ص : ٧١ .


(مربط المرقب ورأس بانياس)
المخطط -٩-
صخرة ضحلة منفردة
٨
مرسى بانياس
٦
صخور ضحلة متدرجة العمق
٧
٩
١٠
بانياس
ملاجئ بانياس
٥
رأس المسج
(رأس بانياس)
٤
٢٠ ١٠
بستان النجار
قبة الأربعين
المرقب
برج صليبي
٣
البرج
رأس المسج
قلعة المرقب
المدينة
الحمام
مربط المرقب
١
برج عثمان
٢
تل الباص
المقياس
١
٢٤٠٠٠
عين الدويس
N

أولاً - مربط المرقب (الموقع رقم - ١)

هو عبارة عن عمود روماني ، مثبت في حفرة ، قد نُحتت في صخر طبيعي . ويمتد هذا الصخر في البحر إلى مسافة كافية ، تجعل منه رصيفاً صالحاً لرباط السفن إليه، وتداول مختلف الأعمال البحرية ، في مرسى أو خليج الباص الصغير ، المحمي من الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . وبهذا ، يمكن اعتباره ملجأً طبيعياً مثل « القنيطرة » ، لكنه قد جُهز على عجل ، ولأعمال مؤقتة ، ولتأمين احتياجات اضطرارية ، فقط .

يُشاهد في هذا المكان آثار « برج عثماني » قديم (الموقع رقم - ٢) ، كان يشرف على هذا المربط من جهة الشمال ، ويكاد يسد الممر الواقع بينه وبين الجبل ، في الجهة الجنوبية من هذا المرسى الصغير . أما في الطرف الشمالي المرتفع من الخليج ، فينتصب « برج صليبي » أقدم عهداً (الموقع رقم - ٣) عند المنحدر المؤدي إلى مكان ضيق على رأس صخري يكاد يدخل في البحر ، وقد كان كذلك يوماً ما في الزمن القديم .

يطلق على هذا المكان اسم « الباص » ، ولعله معرب عن كلمة Pass من اللغة الإنكليزية ، ومنه أخذ الفرنج بالمقابل اسم el – Margat و Qalat – Margab [٣٢] على ما يظهر ، نقلاً عن اللغة العربية .

تذكر المصادر التاريخية ، أن الصليبيين حاولوا منع الجيوش العربية بقيادة صلاح الدين الأيوبي من المرور إلى الشمال عند ممر « قلعة المرقب » ، في طريقه من طرطوس إلى جبلة عام ١١٨٨ م . ويخبرنا « ابن الأثير » كيف تم هذا العبور ، والصعوبات التي تعرض لها الجيش ، أثناء اجتيازه الممر الضيق الذي كان يفصل البحر عن الجبل ، بقوله : « **الطريق مضيق لا يسلكه إلا الواحد بعد الواحد . وخاصة بعد أن سَيَّر صاحب صقلية من الفرنج نجدة إلى فرنج الساحل في ستين قطعة من الشواني وكانوا بطرابلس ، فلما سمعوا**

---

٣٢ ـ أحمد فايز الحمصي ، قلعة المرقب ، المديرية العامة للآثار والمتاحف ، ج .ع .س ، دمشق- ١٩٨٢ م ، ص : ٤ .

بمسير صلاح الدين جاؤوا ووقفوا في البحر تحت المرقب في شوانيهم ليمنعوا من يجتاز بالسهام ، فلما رأى صلاح الدين ذلك أمر بالطارقيات والحفتيات فصفت على الطريق مما يلي البحر من أول المضيق إلى أخره وجعل وراءها الرماة فمنعوا الفرنج من الدنو إليهم فاجتاز المسلمون عن آخرهم حتى عبروا المضيق ووصلوا إلى جبلة » . أليس من هذا الموقع الهام من خليج « الباص » الصغير ، بين البرج العثماني والبرج الصليبي ، حيث مربط المرقب المذكور ، يمكن أن يتحقق مثل هذا الحصار البحري والمرور الفذ ! ؟

لاتشاهد كسر الفخار بكثرة في قاع هذا الملجأ الآمن ، ولا على شاطئه الذي يخلو تقريباً من آثار الفخار القديم ، وتكاد تنعدم المراكز الحضارية في هذه المنطقة الحساسة من الساحل .

والجدير ذكره في الختام ، أن تربة هذه المنطقة البازلتية خصبة وجديرة بالإستثمار ، كما أن الحجارة السوداء كانت دائماً مقدسة لدى الأديان القديمة كالحجارة البيضاء على السواء . ولذلك ، فإن لم تكن البراكين هي السبب في ابتعاد الإنسان القديم عن هذا المكان ، فإن هنالك أمراً ما ؛قد يثير الدهشة ، ويدعو إلى العجب ! !

ثانيا - رأس بانياس (الموقع رقم - ٤)

هو رأس « المرج » ، الذي يقع في نهاية شاطىء رملي طويل خال من أية تعاريج يلي منطقة « الباص » في اتجاه الشمال ، ويمتد منه شاطىء صخري متعرج كثير الخلجان والتجاويف في اتجاه الشمال ، والشمال الشرقي حتى مدينة « بانياس » ، بحيث لا يمكن اعتباره خليجاً طبيعياً آمناً ، وخاصة في الرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية .

أما « بانياس » ، فهي مدينة « بلنياس » كما جاء ذكرها في كتاب « تقويم البلدان » ، وكما يظهر فهي معربة من كلمة « بالانة » الفينيقية ، والمترجمة عن « بالانياس » اللاتينية ، في عهد متأخر .

وهنا ، في هذا الشريط من ساحل « بانياس » لا توجد إنشاءات بحرية

إصطناعية يمكن تمييزها بوضوح ، بل هنالك بعض المرافق البحرية ، التي يمكن مشاهدتها في هذا المكان . وكانت تستخدمها السفن ، غالباً ، على الشكل التالي :

١ - ملاجىء رأس بانياس (الموقع رقم - ٥)

هي عبارة عن ملاجىء طبيعية صغيرة ، يمكن أن تؤمن للسفن حماية جيدة من الرياح والأمواج الجنوبية، فقط . أما في حالات الطقس الأخرى ، فكان بإمكان البحارة أن يسحبوا سفنهم إلى الشاطىء ، للراحة وللتزود بالماء والطعام ، إن دعت الحاجة ، من « بالانة » القريبة ، ولكن قلة مشاهدة كسر الفخار القديم في هذه الملاجىء ، وندرة وجودها على الشاطىء ، وعدم وجود تلال أثرية مشرفة على هذا المكان ، يدل على وجود مراكز حضارية قديمة في هذا الشريط من الساحل ، الأمر ، الذي يبعد عن هذه الملاجىء صفة المحطات التجارية . ويحدد بنفس الوقت ، الإستخدام البحري لها عند الطوارىء والخطر ، وفي الحالات الإضطراية فقط .

٢ - مرسى بانياس (الموقع رقم - ٦)

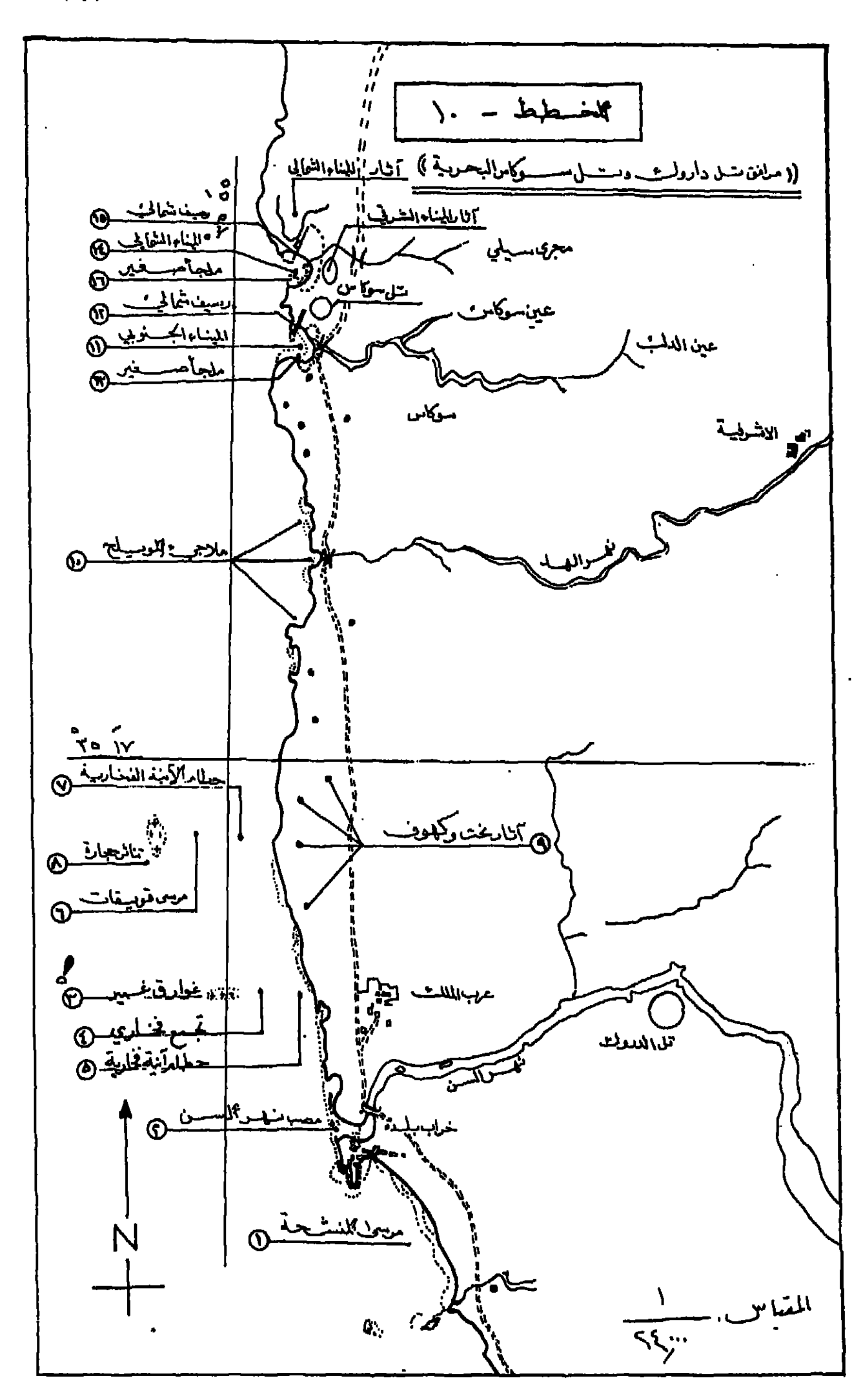
مرسى طبيعي ، يحدده من جهة الغرب صخور ضحلة متدرجة العمق (الموقع رقم - ٧) ، وفي الشمال صخرة ضحلة منفردة (الموقع رقم - ٨) ، مما كان يجعل من هذا المرسى مياهاً هادئة نسبياً في حالات الطقس المعتدلة . وأما في العواصف والأنواء ، فلم يكن هنالك عن سحب السفن إلى الشاطىء بديلاً . وتشير كل الدلائل إلى أن شاطىء هذا المرسى ، كان يمتد كثيراً نحو الجنوب ، وخاصة في الزاوية الجنوبية الغربية منه ، حيث يتوقع وجود إنشاءات بحرية، أسفل الجامع والأبنية المقامة في هذا المكان . وقد نجد استخدامات ومرافق بحرية أخرى على مصب « نهر بانياس » (الموقع رقم - ٩) ، أو في مكان ما من شريط الساحل، الذي أقيم عليه « ميناء بانياس » الحديث (الموقع رقم - ١٠) ، ولم تسنح لنا الفرصة للتعرف

عليه ، بسبب ضيق الوقت .

كان بالإمكان مشاهدة كسر الفخار المختلفة في هذا المرسى ، قبل إقامة الكورنيش الحالي على هذا الشريط من الساحل ، ولا زال بالإمكان مشاهدة بعض الأعمدة الرومانية بين المنازل القديمة على شاطىء هذه المدينة ، مما يدل على استمرار الحياة السكنية في مدينة « بانياس » ، خلال مختلف العصور .

وهنا نرى ، إن لم يكن لمدينة « بالانة » القديمة مرفأ بحري اصطناعي خاص ، فإنه كان لها مرساها الطبيعي الجيد ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر . وكان يمثل هذا المرسى خليجاً أكثر أمناً ، ويتشكل من الصخرة الضحلة المنفردة ، والصخور الضحلة متدرجة العمق ، التي كانت بمستوى سطح البحز أو دونه ، مما كان يساعد في تنفيذ الأعمال البحرية داخل حوضه ، بكل سهولة .

ويجب أن لا يغيب عن ذهننا ، أن رسو السفن الكبيرة على المخطاف ، وترك عملية شحن وتفريغ البضائع ونقل الحمولات إلى الفلك الصغيرة بينها وبين الشاطىء أمر بديهي في جميع الحالات، أسوة بما كان يتم في المراكز الحضارية القديمة ، وما كان ينفذ بالفعل ، من خلال تبادل التجارة البحرية المحلية ، كما يرويها لنا المعمرون ، وذلك حتى عهد قريب جداً .



المخطط - ١٠
((مرافق تل داروك وتل سوكاس البحرية))
آثار الميناء الشمالي
آثار الميناء الشرقي
مجرى سيلي
تل سوكاس
عين سوكاس
عين الدلب
سوكاس
الأشرفية
١٥ رصيف شمالي
١٤ الميناء الشمالي
١٦ ملجأ صغير
١٢ رصيف شمالي
١١ الميناء الجنوبي
١٣ ملجأ صغير
١٠ ملاجئ الويسلح
نهر الهد
١٧ ٣٥
٧ حطام الآنية الفخارية
٩ آثار نحت وكهوف
٨ تماثيل حجارة
٦ مرسى قويبقات
٣ غوارق غميس
عرب الملك
٤ تجمع فخاري
٥ حطام آنية فخارية
تل الدولك
نهر السن
٢ مصب نهر السن
خراب بلدة
١ مرسى المنشحة
N
المقياس ١/٢٤٠٠٠

الفصل الثامن

ثغور تل ذاروك وتل سوكاس على البحر

(المخطط - ١٠)

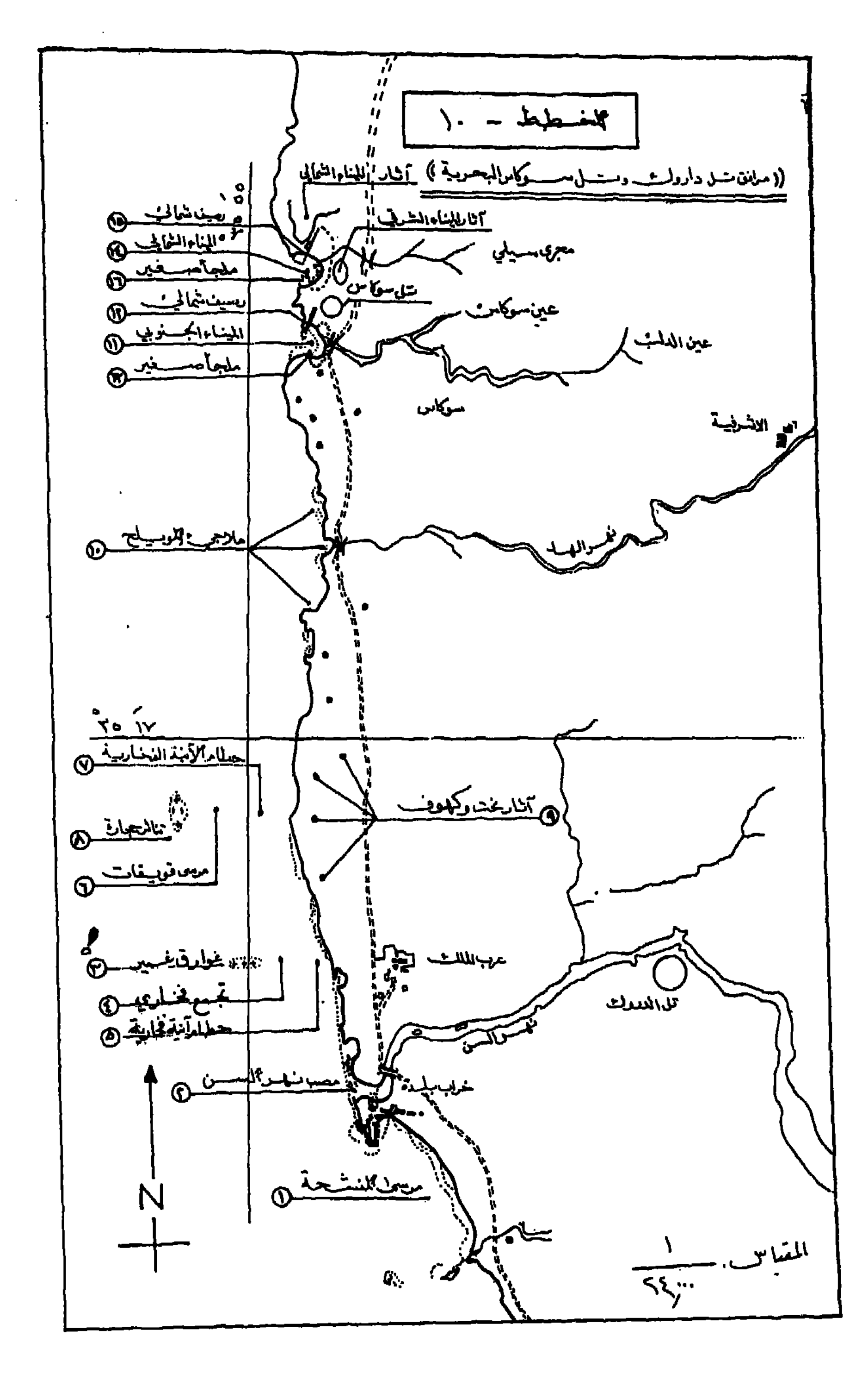
أولاً - البحث عن مدينة بليتًا القديمة

يقع تل «داروك» على الضفة اليسرى لنهر السن ، ويبعد بمسافة ٢ كم عن مصبه في البحر ، وهو يحتوي على آثار حاضرة مملكة «أوسناتو» القديمة .

وقد أسفرت التنقيبات الأثرية ، التي نُفذت في منحدرات هذا التل ، عن العثور على كسر فخارية متنوعة يمتد زمنها من عصر الحديد حتى العصر الإسلامي ، وقطع من عصر البرونز ، وكسرات من الخزف اليوناني . وأحدث ما عُثر فيه قطعة من الخزف المملوكي ، تعود إلى القرن الثالث عشر ، أو الرابع عشر . وفي الطبقات السفلى يوجد خزف شبيه بخزف تل العبيد ، وتل حلف . وهذا يؤكد ، أن تل «داروك» كان مأهولاً بالسكان ، منذ أواخر الألف الرابع قبل الميلاد . مع العلم أن الوثائق تذكر هذه المدينة باسم «أوسناتو» ، وهي عاصمة لمملكة قديمة صغيرة[٣٣] . وعملياً لا يمكن الفصل بين الضواحي البرية لتل «داروك» ونظيرها لتل «سوكاس» . ولكن تشير الوثائق إلى أن المدن القابعة الآن في التلال الأثرية لمنطقة اللاذقية ، كانت مجزأة سياسياً بين ثلاث ممالك ، هي : مملكة «أوغاريت» في الشمال ، مملكة «سيانو» في الوسط ، ومملكة «أوسناتو» على نهر السن في الجنوب .

---

٣٣ - الأستاذ ب .ج .ريس ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، تعريب الأستاذ حسن كمال ، مجلد - ١٠ ، سنة - ١٩٦٠م ، ص : ٣٠١ .

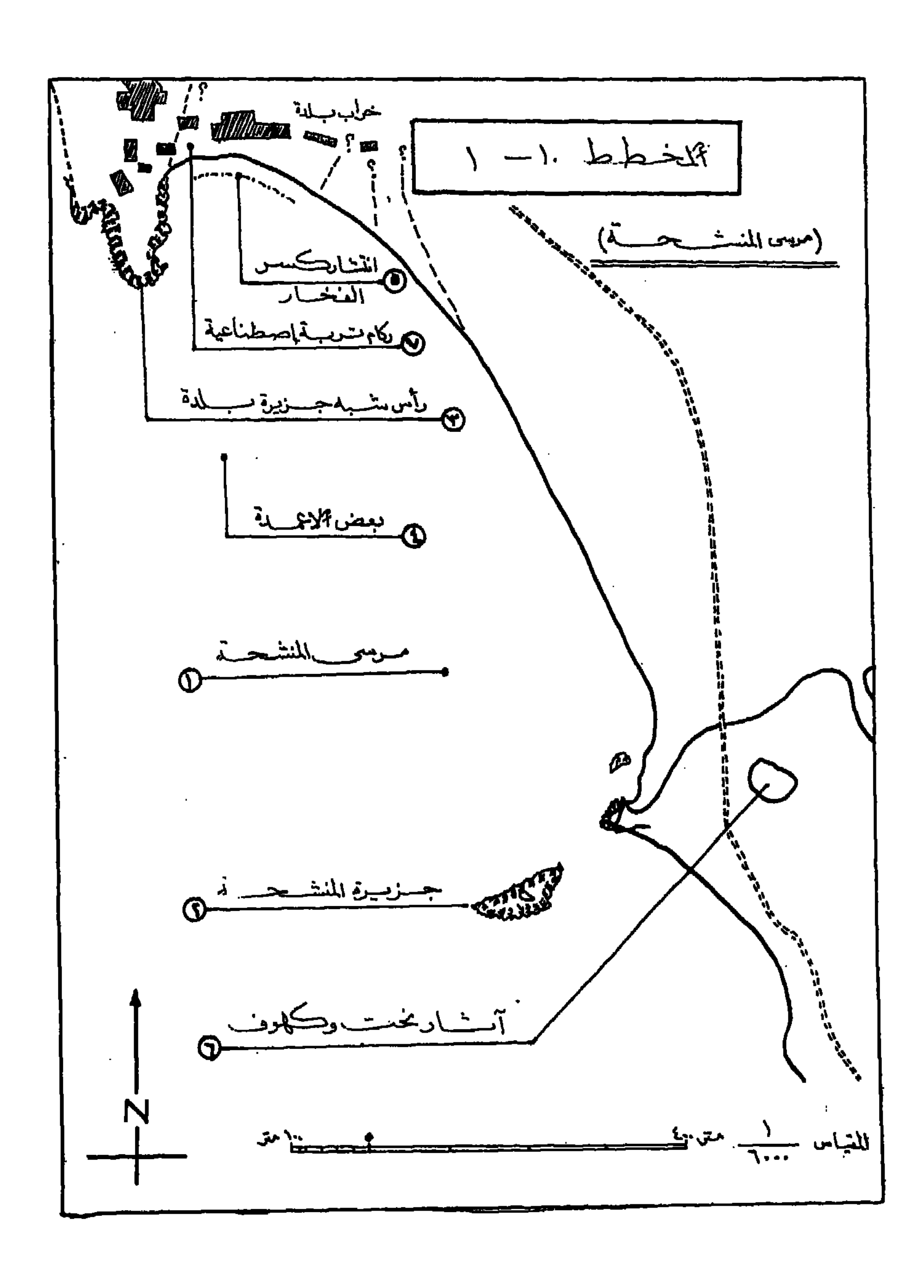

المخطط - ١٠
((مرافق تل داروك وتل سوكاس البحرية))
آثار الميناء الشمالي
آثار الميناء الشرقي
رصيف شمالي
الميناء الشمالي
ملجأ صغير
تل سوكاس
مجرى سيلي
عين سوكاس
رصيف شمالي
الميناء الجنوبي
عين الدلب
ملجأ صغير
سوكاس
الأشرفية
ملاجئ الرويلح
نهر الهلد
٣٥ ١٧
حطام الآنية الفخارية
آثار نحت وكهوف
تل الحجارة
مرسى قوبيقات
عرب الملك
خوارق غمير
تجمع فخاري
حطام آنية فخارية
تل السوك
مصب نهر السن
خراب بلدة
مرسى المنشحة
N
المقياس ١/٢٤٠٠٠

وقضت شعوب البحر على مملكة «أوغاريت» في القرن الثاني عشر قبل الميلاد ، واختفت مملكتا «سيانو» و «أوسناتو» من النصوص ولم يعد لهما ذكر في التاريخ . فقد ابتلعتهما مملكة أرواد ، التي بلغت أوج عزها ، في مطلع القرن الثامن قبل الميلاد[٣٤] .

ويؤكد الدكتور ب .ج ريس أن قرية «عرب الملك» الحالية ، هي مدينة «بالتوس» القديمة . والنهر والجسر هو «باداس» أو «بالداس» . والخرائب الواقعة على الضفة الجنوبية لمصب نهر السن ، لا بد أنها «تورون بود» ، أو «بلدا» الصليبية . وكذلك «كورفيس» ؛ أي «قرفيص» الحالية ، من العهد نفسه . وتشير كسر الفخار المنتشرة على المنحدرات المطلة على البحر إلى العهد الإسلامي وما قبله ، ومنها قدح يعود إلى حوالي (٥٠٠) ق .م . وعثر فوق التل ، على كسر فينيقية ، من عصر الحديد . ولدى إجراء سبر في هذه المنطقة ظهرت كسر فخارية من عصر الحديد الوسيط حتى عصر البرونز . وحتى عمق (١٩٠) سم ، تختلط كسر من جميع العهود ، ومنها كسرة من القرن السادس قبل الميلاد . وعند عمق (٥ر٣) م يعثر على الكسر القبرصية ، التي تنتهي عند هذا الحد ، الذي يظهر بمستواه الصخر الطبيعي . ويستدل من ذلك أن مدينة «بالتوس» القديمة لم تؤسس في «عرب الملك» إلا حوالي القرنين الرابع عشر والثاني عشر قبل الميلاد . بينما نجد مدينة «تل سوكاس» القديمة ، قد سكنت مدة أطول ؛ بدلالة تراكم أنقاضها الكبير . وتسمى «بالتوس» «بليتّا» ، وهي مستوطنة أروادية . وكانت «سيانو» و «أوسناتو» تحت حماية ملك أوغاريت «نقمد الثاني» (١٣٧٠ - ١٣٣٠) ق.م ، مع احتفاظهما باستقلالهما . وكان «مرسل الثاني» ملك الحثيين (١٣٤٦ - ١٣٢٠) ق .م ، يعتبر «أوسناتو» تابعة لملك «سيانو»[٣٥] .

٣٤ - جان - بول ري - كوكويس ، جزيرة أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ٩٦- ٩٨ .

٣٥ - ب .ج .ريس ، الحوليات الأثرية السورية ، المجلدان (٨ ، ٩) ، عامي (٥٨- ١٩٥٩)م ، ص : ٢٢٧ .


المخطط ١٠ - ١
(مرسى المنشحة)
خراب بلدة
٥ انتشار كسر الفخار
٧ ركام تربة إصطناعية
٣ رأس شبه جزيرة بلدة
٤ بعض الأعمدة
١ مرسى المنشحة
٢ جزيرة المنشحة
٦ آثار نحت وكهوف
N
المقياس ١/٦٠٠٠ ٤٠ متر ١٠٠ متر

لقد كانت فترة منتصف القرن التاسع قبل الميلاد ، فترة خصبة جداً لغزو الإغريق للشرق واستطاعوا أن ينشئوا لهم مراكز تجارية على حدود «أوسناتو» ، وقد سجل المؤرخون أن الفينيقيين لم يدعوا الإغريق إلى ذلك[٣٦] .

وربما جاز لنا هنا أن نعتبر أن كلمة «بليتًا» القديمة هي «بالتوس» اليونانية الأحدث عهداً وتحولت إلى «بلدا» الصليبية في وقت لاحق ،ومن ثم اتخذت اسم «بُلْدَةْ» العربية بعد أن حررها صلاح الدين الأيوبي في طريقه إلى جبلة من (١١ - ١٥) تموز سنة ١١٨٨ م ، أو «خراب بَلْدِةْ» في العهد العثماني . ولكي نتمكن من معرفة بعضاً من الحقيقة ، لا بد لنا من الإستعانة بالدراسة البحرية ، لما نرى هنا من شواهد بحرية ، بالمرافق البحرية التالية ، قد يكون فيها الجواب المطلوب :

آ - مرسى المنشحة (المخطط -١٠-١)

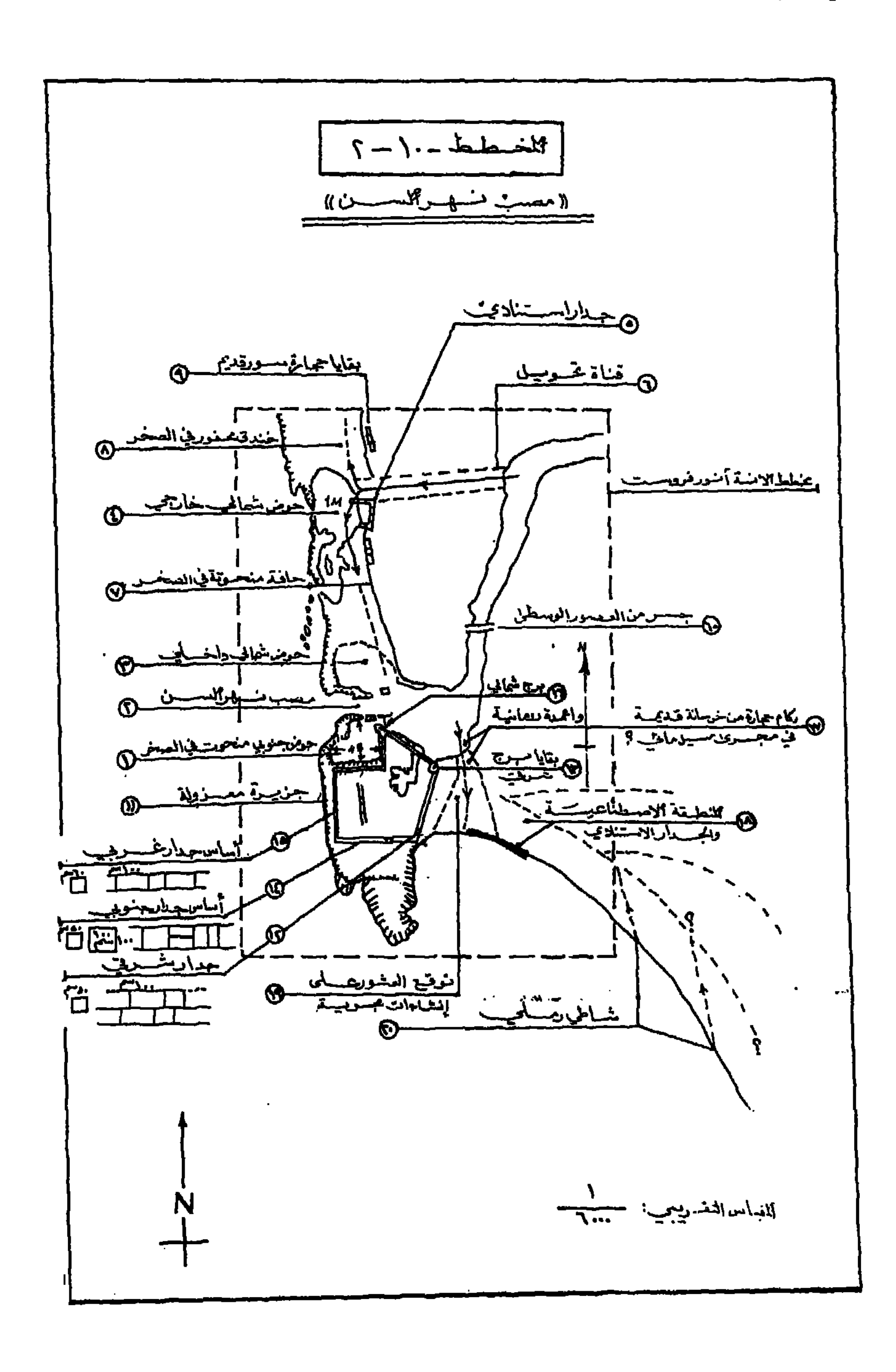
هو عبارة عن مرسى طبيعي عميق ، متدرج العمق ، وآمن في الرياح والأمواج الشمالية والشمالية الغربية . ويتحدد من الجنوب بجزيرة صغيرة تدعى «المنشحة» (الموقع رقم - ٢) ، ومن الشمال برأس صخري (الموقع رقم - ٣) ، هو امتداد شبه جزيرة «بلدة» ، نحو الجنوب . ونلاحظ في هذا المرسى التالي :

١ - (الموقع رقم -٤)

تتاح الفرصة أحياناً لرؤية بعض الأعمدة ، التي تظهر في بعض السنين وتختفي في الأخرى ، تبعاً لحركة رمال القاع الناتجة عن التيارات والأنواء ، مما يدل على أنها حمولة بعض السفن في هذه العواميد ، وقد غرقت يوماً ما في هذا المرسى لأسباب مجهولة .

---

٣٦ - جان - بول ري - كوكويس ، أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ٩٧ .


المخطط -١٠-٢
«مصب نهر السن»
٥ جدار استنادي
٩ بقايا حجارة سور قديم
٦ قناة تحويل
٨ خندق محفور في الصخر
مخطط الامانة أنور فرويست
٤ حوض شمالي خارجي
٧ حافة منحوتة في الصخر
١٠ جسر من العصور الوسطى
٣ حوض شمالي داخلي
١٦ برج شمالي
٢ مصب نهر السن
واعمدة رومانية
١٧ ركام حجارة من خرسانة قديمة في مجرى سيل ماضي ؟
١ حوض جنوبي منحوت في الصخر
١٣ بقايا برج شرقي
١١ جزيرة معزولة
١٨ المنطقة الاصطناعية والجدار الاستنادي
١٥ أساس جدار غربي
١٤ أساس جدار جنوبي
١٢ جدار شرقي
١٩ توقع العثور على إنشاءات حجرية
٢٠ شاطئ رملي
N
المقياس التقريبي: ١/٦٠٠٠

٢ - انتشار كسر الفخار (الموقع رقم - ٥)

يمكن مشاهدة كسر الفخار التي تعود إلى عصور مختلفة ، في هذا المكان بالذات دون بقية أنحاء المرسى ، وهذا شيء ملفت للنظر . . ! !

٣ - آثار نحت وكهوف (الموقع رقم - ٦)

كان بالإمكان مشاهدة بعض آثار نحت وكهوف ومقالع للحجارة في هذا المرتفع ، مما يدل على أهمية هذا الموقع الذي يتحكم في الطريق البري المؤدي إلى الشمال نحو «خراب بلدة» ، ويبرهن من جهة ثانية عن قدم السكن في هذه الأرض .

٤ - مفاجأة غير متوقعة (الموقع رقم - ٧)

على إثر عاصفة عام ١٩٦٨ م ، ظهر في هذا المكان بعض الأعمدة الرومانية والحجارة المرصوفة ، وركام تربة إصطناعية تحتوي على كسر فخارية من مختلف العصور . وهذا التوضع البحري ، لا يدعو إلى الشك ، أن شبه جزيرة «بلدة» ، كانت يوماً ما عبارة عن جزيرة منفصلة ، تقع عند مصب نهر السن ، وعلى موازاة الشاطىء الرملي في مرسى المنشحة المقابل . ويفسر ذلك ، وجود كسر الفخار على حدود هذا القسم من قاع المرسى بالذات ، والتربة القديمة المزاحة إثر العاصفة المذكورة ، وامتداد الصخر الطبيعي في نفس الإتجاه نحو الشمال . ولهذا ، فالحفريات الأثرية في هذا الموقع ضرورية لإظهار معلومات أكثر إسهاباً حول هذا الكشف ، لما في هذا الأمر من الأهمية في تحقيق هوية مدينة «بليتًا» القديمة .

ب - مصب نهر السن
(المخطط - ١٠ - ٢)

أول من تنبه إلى الأحواض المائية المنحوتة في الصخر «المواقع - (١+٣+٢٤)» ، على جانبي نهر السن عند مصبه في البحر (الموقع رقم -

٢) ،كانت الآنسة «آنور فروست» الإنكليزية عام ١٩٦٤ م [٣٧] . وفي ذلك دليل قطعي ، غير قابل للشك ، على استخدام مصاب الأنهار لرسو السفن ، في ساحل القطر العربي السوري ، منذ أقدم العصور . وهنا نشاهد التالي :

١ - حوض جنوبي منحوت في الصخر (الموقع رقم - ١)

كما تحدده الآنسة «آنور فروست» ؛ فهو حوض صغير منحوت في صخر الضفة اليسرى لنهر السن ، أبعاده (٤٥×٤٥) م ، وقد تراكم الطمي فيه على مر السنين . مع العلم ، أنه يوجد صخرة منحوتة ، قد تركت على ما يظهر في مدخل هذا الحوض الصخري عن عمد ، لأداء مهمة معينة . . ! !

٢ - مصب نهر السن (الموقع رقم - ٢)

هو عبارة عن مصب نهر عريض ، عميق ، غزير المياه . يمكن أن تستخدمه الفلك والسفن الصغيرة ، ويتم الدخول إليه والخروج منه بكل سهولة ، في الطقس الحسن . ولا نجد مثيلاً له في ساحل القطر العربي السوري ، إلا النهر الكبير الجنوبي والنهر الكبير الشمالي ، ولكن دون أي أحواض مائية منحوتة في الصخر ، كانت تأوي إليها السفن في حالتي الفيض النهري والمد البحري ، كما في مصب نهر السن !

٣ - حوض شمالي داخلي (الموقع رقم - ٣)

يظهر بوضوح ، أن هذا الحوض الذي يقع على الضفة اليمنى لنهر السن ، شبيه بالحوض الجنوبي من حيث الصنعة ، ولكنه أكثر اتساعاً . إذ يبلغ طوله حوالي (١٠٠) م ، وعرضه (٩٠) م تقريباً ، وتشغل مدخله صخرة مشابهة لصخرة الحوض المقابل لكنها ذات أبعاد أقل ، مما يدل على أن لكل من هاتين الصخرتين مهمة خاصة .

---

٣٧ - انور فروست ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ١٤ ، سنة - ١٩٦٤ م ، القسم الأجنبي ، ص : ٧٢ .

٤ ـ حوض شمالي خارجي (الموقع رقم ـ ٤)

هو عبارة عن حوض صغير ضحل ، يقع إلى الشمال من الحوض الشمالي الداخلي ، ويصلح لرسو الفلك الصغيرة ، فقط . هذا ، ويمكن مشاهدة حائط استنادي في حافته الشرقية (الموقع رقم ـ ٥) ،كان قد اقيم في العهد العثماني ، حسب ما يروي ذلك أهل قرية «عرب الملك» ، لتوجيه مياه نهر السن ، عند تحويل مياهه عبر قناة تحويل (الموقع رقم ـ ٦) في منخفض قديم من التربة ، يخترق الحافة الصخرية المنحوتة في الصخر (الموقع رقم ـ ٧) ، ويؤدي إلى خندق محفور أيضاً في الصخر (الموقع رقم ـ ٨) ، ويمتد على طول الحافة الغربية لهذا المرتفع الأثري ، الذي يرى له بقايا سور من حجارة منحوتة (الموقع رقم ـ ٩) في الحافة الغربية .

٥ ـ جسر من العصور الوسطى (الموقع رقم ـ ١٠)

يمكن مشاهدة بعض الأعمدة الرومانية ، بين ركام تدعيم حجارة هذا الجسر ومن صميم بنائه ، مما يشير إلى أنه قد يكون معاصراً إلى مدينة «خراب بلدة» القديمة ، وتم اصلاحه في وقت متأخر من العهد العثماني .

٦ ـ جزيرة معزولة (الموقع رقم ـ ١١)

أصبح الأمر جلياً بما لايدعو إلى التردد في القول ، أن شبه جزيرة «بلدة» لم تكن يوماً من الأيام إلا عبارة عن جزيرة منفصلة عن الشاطىء ، تقع على الضفة اليسرى من مصب نهر السن ، ويحيط بها سور يحميها من جميع الجهات ، ويتضح لنا كذلك في المعلومات التالية :

آ ـ جدار شرقي (الموقع رقم ـ ١٢)

لقد أظهرته عاصفة عام ١٩٦٨ م ، بعد أن أزاحت قسماً كبيراً من التربة الإصطناعية التي كانت في هذا المكان . وهو عبارة عن مدماكين فقط من هذا الجدار المبني من حجارة مختلفة طراز (U) مربعة وأخرى (ـــ) طولية ، بطول يتراوح من (٥٠ ـ ١٠٠) سم ، وعرض وارتفاع من (٥٠ ـ ٦٠) سم . ويمتد

هذا السور ، على ما يظهر ، بطول (١٠٠) م تقريباً حتى بقايا البرج الشرقي (الموقع رقم - ١٣) ، الذي كان يقع في الزاوية الشمالية الشرقية من هذه الجزيرة .

ب - أساس جدار جنوبي منحوت في الصخر (الموقع رقم - ١٤)

حفر أساس هذا الجدار ، في صخر الواجهة الجنوبية ، على شكل مربعات أبعادها (١×١) م ، تتبع ارتفاع الصخر المتدرج نحو الغرب . أما ارتفاع حجارتها فغير محدد ، لعدم إمكانية مشاهدة اية واحدة منها باقية في مكانها ، أو في الجوار . وهذا يدعو إلى الإعتقاد ، أن هذه الحافة المواجهة إلى قسم طبيعي منخفض من الجزيرة ؛ على شكل ممر توجيه تندفع منه الأمواج العالية الخطرة باتجاه الجدار المذكور ، الأمر الذي يتطلب قوة تحمل ومتانة أكبر ، قد بنيت من حجارة مزدوجة بالطول والعرض ، ذات قطوع (H) أبعادها (١٠٠×٥٠×٥٠) سم . مع العلم ، أن ما يمكن مشاهدته من أساسات أبنية في هذه الجزيرة ، لا يتعدى هذه الأبعاد ، مما يرجح استخدام مثل تلك الحجارة بالفعل . وهذا يذكرنا ببناء الأساسات المزدوجة المغمورة ، من نفس الحجم والأبعاد والطراز ، في الأقسام الإصطناعية الشمالية الجنوبية من جزيرة «أرواد» ، وكذلك بتدعيم أساسات السور بحجارة مزدوجة كبيرة في الأقسام الخطرة ، كما هو الحال في هذه الحافة . . ! !

جـ - جدار غربي منحوت في الصخر (الموقع رقم - ١٥)

يمتد أساس جدار هذه الحافة ، المنحوتة في صخر الواجهة الغربية ، المرتفعة قليلاً عما حولها ، بطول (١٠٠) م تقريباً . ويبلغ متوسط عرض هذا الأساس ، العميق نسبياً عما هو الحال في أساس الجدار الجنوبي ، حوالي (٦٠) سم . وهو ، على الغالب ، مبني من حجارة مشابهة للجدار الجنوبي والشرقي ، ذات طراز (ـــ) بالطول أبعادها (١٠٠×٦٠×٥٠) سم تقريباً . وهذا يلفت نظرنا أيضاً ، إلى أساس سور جزيرة أرواد المنحوت في صخر الواجهة الغربية ، لاستخدام حجارة من نفس الطراز ، ولكن ذات

أبعاد أكبر ! ! !

د - برج شمالي للسور (الموقع رقم - ١٦)

تضيع معالم جدار السور الشمالي ، على أطراف الحوض المنحوت في الصخر (الموقع رقم - ١) ، لتظهر ثانية في البرج الشمالي (الموقع رقم - ١٦) ، ولتمتد كما هو متوقع إلى بقايا البرج الشرقي (الموقع رقم - ١٣) . وبذلك يكون قد اكتمل هذا السور ، ولم يشاهد له اي مدخل مميز يمكن أن نجده إلا ما نتوقعه في الجدار الشرقي ، حيث الإحتمال كبير للعثور على ميناء قديم في هذا المكان ، الذي تم ردمه على ما يظهر عن عمد ، لإقامة الإتصال البري بين هذه الجزيرة والشاطىء ، في تاريخ لم يحدد بعد .

٧ - ركام حجارة من خرسانة قديمة وأعمدة رومانية (الموقع رقم - ١٧)

عُثر في هذا المكان مؤخراً ، عند تنظيف هذه الحافة من النهر ، على ركام حجارة مثبتة إلى بعضها بملاطة قديمة من خرسانة «كلّلين» متينة ، ومن بينها بعض الأعمدة الرومانية ، مما يلفت النظر إلى هذا التوضع غيرالطبيعي ، عند نقطة انعطاف النهر نحو الغرب ، على بعد (٥٠ - ٦٠) م فقط ، شمال شرق بقايا البرج الشرقي من الجزيرة . فإنْ كان من المحتمل أن تكون مياه النهر قد جرفت هذه الأعمدة ، من إنشاءات سابقة على ضفتي النهر ، أو كانت من بقايا جسر قديم قد تدمر يوماً وألقت تيارات النهر القوية بهذه الأعمدة إلى حيث استقرت ، فإنّ لوجود ركام الحجارة المثبتة بخرسانة ، في هذه النقطة بالذات ، معنى آخر !!

٨ - منطقة اصطناعية (الموقع رقم - ١٨)

تشير كل الدلائل ، إلى أن هذه المنطقة التي لا يمكن تحديد امتدادها بالضبط ، كانت عبارة عن مياه ضحلة ، عند الشاطىء الرملي القديم في مرسى المنشحة الكبير . ويبرهن ذلك عدم العثور على الصخر الطبيعي عند

حفر أساسات بعض المنازل في هذه التربة ، حسب ما يؤكد ذلك أهل خراب بلدة . وبالإضافة إلى الأدلة والبراهين ، التي أظهرتها عاصفة عام ١٩٦٨ م بكل وضوح ، فإنه يتم حالياً بناء جدار استنادي من إسمنت مسلح على طول منحدر حافة هذه الأرض مع البحر ، للحد من تراجع خط الشاطىء وطغيان مياه البحر ، الأمر الذي يدعو إلى الأخذ بهذه الحقيقة كمسلمة واقعية ، لايمكن إغفالها أو التغاضي عنها لما لها من أهمية ، في كشف حقيقة توضع الآثار البحرية في هذا المكان من شريط الساحل عند مصب نهر السن .

٩ - توقع العثور على إنشاءات بحرية (الموقع رقم - ١٩)

نظراً لضيق مساحة وضحالة مياه الأحواض المائية الموجودة على جانبي مصب نهر السن ، فهي صالحة لاستقبال الفُلك والسفن الصغيرة ، لاالكبيرة منها ، التي تجد في مرسى المنشحة مياهاً أكثر ملاءمة ، بدلالة وجود الأعمدة في رمال قاعه العميق . ومثل تلك السفن التي تحمل حمولات كبيرة كهذه ، تحتاج بطبيعة الحال إلى أرصفة ومياه أهدأ نسبياً ، لا تتوفر إلا في هذه المساحة من اليابسة ، التي كانت يوماً ما ملجأً أو خليجاً آمناً ، ولربما حوضاً آخر منحوتاًفي الصخر ، أو ميناءً أو مرفأ اصطناعياً ، كان قائماً في هذه المياه ، المؤدية إلى مكان تواجد ركام الحجارة من الخرسانة القديمة (الموقع رقم - ١٧) ، وكل الدلائل تشير إلى هذا الإستخدام البحري بشكل أو بآخر ، لأنه البديل الوحيد لأي مكان قريب آخر .

١٠ - احتمالات

يتضح لنا حسب ما ظهر من براهين حتى الآن ، أن هناك احتمالات عديدة لتوضع الآثار البحرية حول مجرى نهر السن ، نوجزها بمايلي :

آ - فائدة الصخرة المنحوتة في منتصف مدخل كل حوض

من المحتمل أن تكون كل منها قاعدة لنصب ما ، كان مقاماً عند مصب

هذا النهر . ولربما قد استخدمتا لإغلاق مدخل كل حوض عند الضرورة . حيث لا يزال بالإمكان مشاهدة الكتل الإسمنتية التي وضعها الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية ، في مدخل الحوض الداخلي الشمالي ، لتنفيذ أغراض مشابهة . ولا يستبعد أن يكون قد استفيد منهما في التمتع بحمام شمسي بعد سباحة في مياه النهر الجارفة ، وهذا يضفي أيضاً صبغة الصنعة على هذا المكان ! !

ب ـ مهمة الجدار الإستنادي

يلاحظ بوضوح ، أنه لولا وجود هذا الحائط الإستنادي ، لطغت المياه على كامل الخندق الغربي ، وعاد قسمٌ منها إلى مجرى النهر الرئيسي ، مما كان يعيق على ما يظهر من عملية إعادة ترميم وبناء الجسر القديم على هذا النهر . ولايستغرب أن تكون هذه القناة قد استخدمت لنفس السبب أو لأغراض أخرى في الزمن القديم ، وهذا يذكرنا بالأقسام المنحوتة في صخر جزيرة «أرواد» ! !

جـ ـ وظيفة قناة التحويل (الموقع رقم ـ ٦)

يظهر على أن «قناة التحويل» لم تكن وليدة يومها في العهد العثماني . فوجود المنخفض من الأرض في مجرى هذه القناة ، والإنقطاع الظاهر في الحافة الغربية المنحوتة في الصخر (الموقع رقم ـ ٧) ، والجدار الإستنادي (الموقع رقم ـ ٥) الذي كان يؤدي مهمة توجيه مياه النهر المحولة إلى الحوض الخارجي (الموقع رقم ـ ٤) ،فهذا يبين أن مهمة هذه القناة الوحيدة هي تحويل مجرى نهر السن مؤقتاً لإعادة بناء أو ترميم الجسر من العصور الوسطى (الموقع رقم ـ ١٠) أو غير ذلك من الأعمال .

توجد هذه القناة في أقصر مسافة بين منعطف النهر والحوض الشمالي الخارجي ، ولا يمكن استثمار الحوض الصغير تجارياً للسفن الكبيرة ، وهو منحوت في الصخر على غرار الحوضين الآخرين عند مصب النهر الحالي ويرجح أن له نفس المهمة . وهكذا لولا وجود الجدار الإستنادي في مكانه

بالذات لتوزع قسم من مياه النهر المحولة شمالاً وجنوباً على طول الخندق المحفور في الصخر وتدفقت تلقائياً إلى الحوض الشمالي الداخلي ، ومن ثم بطبيعة الحال ثانية إلى البحر . وهذا يشير إلى وظيفة أخرى لهذه القناة ، والخندق المحفور في الصخر .

فإذا افترضنا أن الغاية من مثل هذا الحاجز المائي المتشكل كانت درء خطر الحصار ، فإن قناة التحويل تمر في منتصف المدينة الأثرية القديمة «بالتوس» وتخترق السور أيضاً ، وهذا لا يحقق الهدف . وإذا أخذنا بعين الإعتبار ، أن من الممكن أن يكون هدف تحويل المياه عن مجراها الرئيسي ، هو تنظيف الحوضين الجانبيين من الطمي المتراكم فيهما ، فهذا موضوع فيه وجهة نظر ! ! في حين نرى ، أن الحوض الشمالي الخارجي أقل عمقاً ومدخله أقل إتساعاً عما في نظيريه على جانبي النهر الرئيسي . فالأول قد اتضح أنه من الممكن أن يكون قد استخدم للفلك الصغيرة ، والآخران يصلحان لاحتواء السفن الصغيرة السريعة ذات الغاطس القليل ، نظراً لسرعة التيار المائي عند هذا المصب !! حتى ولو كان بإمكان السفن أن تستفيد من الصخرة التي تتوسط مدخل كل من هذين الحوضين في المناورة عند الدخول والخروج إليهما من مجرى مصب النهر ، لكن غزارة وسرعة تيار النهر أثناء الفيض إشكال آخر . وفي هذه الحالة ، فإن تحويل قسم من مياه نهر السن ، عبر قناة التحويل إلى الحوض الخارجي ، الذي حُفر في الصخر على ما يظهر أسوة بغيره لهذه الغاية فقط ، يخفف من سرعة جريان النهر مما يسهل تداول الأعمال البحرية عند مصبه ، ويؤمن المياه الجارية بين أحياء المدينة القديمة . لكن إن وجد مجرى آخر لتصريف فيضان مياه نهر السن المتزايدة ، يكون الأمر أكثر سهولة ، وهذا ما نتوقعه في مكان آخر .

د ـ مهمة الخندق المحفور في الصخر (الموقع رقم ـ ٧)

حُفر هذا الخندق ، في صخر الواجهة الجنوبية ، إلى عمق المترين تقريباً . وهو يعلو بمستواه الحالي سطح الماء في أعَلَى مَدّ بحري ، لكنه يبقى كمجرى

واضح يمكن تمييزه عما في غربه من صخور . وإن كان بالإمكان إغراق هذا الخندق بمياه نهر السن عبر قناة التحويل بالإستغناء عن الجدار الإستنادي ، فهذا لا فائدة تُرجى منه في الحصار البحري . ولكن نحت مثل هذه الحافة العمودية الناتجة عن حفر هذا الخندق ، واستخدام حجارته في بناء السور ، الذي يمكن مشاهدة بعض حجارته في مكانها تعلو هذه الحافة على جانبي قناة التحويل ، هي الغاية الأكثر نفعاً من حفر هذا الصخر .

هـ - أحواض منحوتة في الصخر «المواقع رقم - (١+٣+٤)»

نحتت هذه الأحواض في الصخر على جانبي مصب نهر السن . وهي ملاجىء صغيرة قليلة العمق لا يظهر فيها آثار ترميم وإصلاح أو رفع سوية جدار أو رصيف ، مما يدل على أنها قد حُفرت في الصخر بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، وهذا يذكرنا بالمسابح والخنادق المحفورة في صخر الواجهة الغربية من جزيرة «أرواد» ، لكنها في زمن آخر ، أحدث عهداً من عصر البرونز ، ولربما في القرن الثامن ق . م عندما كانت تتبع مملكة جزيرة أرواد . ونظراً لما لهذه الأحواض من سمات خاصة واستخدامات محدودة ، فإنه يرجح أن تكون قد استخدمت للسفن الحربية الخفيفة السريعة الرشيقة ، بينما السفن التجارية الكبيرة قد التجأت إلى مكان آخر أكثر عمقاً وأمناً وملاءمة ، وهو الميناء الذي توقعناه في مكان آخر .

و - مجرى سيلي (الموقع رقم - ١٧)

وفي نفس الوقت الذي كان فيه لوجود ركام الحجارة المثبت بخرسانة قديمة في هذا المكان معنى تدعيم منعطف النهر عند هذه الزاوية ، فإن فيها أيضاً الدلالة إلى أنها قد استخدمت لتحويل مجرى النهر أو للتحكم في مجراه وتوزيع مياهه ، إلى مكان توقع العثور على الميناء في هذه الناحية . ولربما كان هذا الركام من أساس بناء الإنشاءات البحرية أمام بقايا البرج الشرقي (الموقع رقم - ١٣) ، أو كان قد استخدم فعلاً كبوابة لإغلاق هذا المجرى . وفي كلتا الحالتين ، فالدلائل تشير إلى وجود مثل هذا المجرى المائي عبر هذا

المكان ، في يوم من الأيام ! !

وحيث أن وجود مثل هذا الإتصال يخفف من سرعة جريان هذا النهر عند مصبه ، فإنه كذلك يؤمن الإتصال البحري بين المرفأ التجاري في الشرق والمرفأ الحربي في الغرب ، عندما تغلق الأمواج البحرية العالية مدخل مصب هذا النهر .

ومن جهة ثانية ، فإن لوجود مثل هذا المجرى المائي ضرورة ملحة ، وخاصة في الحالات الإضطرابية وعند الخطر ، لعزل أسوار قلعة هذه الجزيرة عن اليابسة ، ومنع أي تسلل إليها من جهة البر وهي تشكل بذلك الملجأ أو الملاذ أو المأوى ؛ أي «أرفاد» باللغة الفينيقية . ولا غرابة في الأمر ، لأنها كانت من ممتلكات «أرواد» التاريخية .

إذن ، فوجود مثل هذا الاتصال النهري مع البحر من ثلاثة إتجاهات أمر واقع قد أملته الظروف أحياناً ، وكان تارة أخرى أمراً واجباً قد تم تنفيذه عن عمد بفعل فاعل ، وإلا لما فهمنا توضع هذه الآثار بالشكل التي هي عليه الآن ، وما سيتضح لنا لاحقاً أكبر دليل على ذلك ! !

١١ - شاطىء رملي (الموقع رقم - ٢٠)

يذكرنا الشاطىء الرملي ، في مرسى المنشحة الكبير ، بالقاعدة البحرية التي تقول : **«إن أي تغيير بسيط في معالم شاطىء ما ، يؤدي إلى تغيير كبير في معالم هذا الشاطىء على المدى الطويل»** وهذا ما حصل بالفعل ، في هذا المكان . . ! ! فعندما تم وصل هذه الجزيرة مع البر ، بدأ البحر يقذف هذا الشاطىء بالرمل ، والحصى ، وحطام القاع ، والمخلفات البحرية ، حتى غمر معظم معالمه البحرية والأثرية . ولكن عندما بدأ أهالي المنطقة بالسطو على رمال هذا المرسى في الآونة الأخيرة نظراً لازدياد حركة البناء ، بدأ الشاطىء الحالي بالتراجع نحو الشمال والشرق ليكشف تباعاً عما أخفى من دلائل وآثار ، أتاحت الفرصة للحصول على المعلومات التي ساعدت كثيراً في تنفيذ هذه الدراسة . وخوفاً من تفاقم الحالة وانعزال منازل «خراب بلدة»

عن البر أو انهيارها ، تبعاً للفقدان المستمر في تربة المنطقة الإصطناعية (٩ الموقع رقم - ١٨) ، قامت بلدية «عرب الملك» بمساعدة من الدولة ومساعي أهل القرية ببناء الجدار الإستنادي الحديث من الإسمنت المسلح في المكان المشار إليه ، للحد من عودة هذه الجزيرة إلى ما كانت عليه ، وللحفاظ عليه شبه جزيرة متصلة عن طريق رقبة اصطناعية مع البر.

إذن فهكذا يتضح لنا بالبرهان اليقين ، لو أن ركام التربة الإصطناعية بين «شبه جزيرة بلدة» والشاطىء المقابل لم تكن موجودة كما هي عليه الآن ، لبدت لنا مثل تلك الجزيرة المعزولة كما كانت عليه في الزمن السابق ؛ بعيدة عن البر ، ومقابل شاطىء رملي ، وعند مصب مجرى فرعين من نهر السن .

١٢ - شواهد ودلائل مثار للإهتمام ودافع لإعادة النظر

لاشك في أن بعض المعلومات والبراهين التي تمكنّا من الحصول عليها وبحثنا بعضاً منها ، هي بحاجة إلى دراسة أكثر اسهاباً ، من قبل المتخصصين بهذا الموضوع . وهنالك بعض الحقائق لم نتطرق إلى الكلام عنها بالتفصيل ، لأنها تقع خارج نطاق اهتمامنا ، وتحتاج إلى وقت طويل وأبحاث خاصة لا يسمح لنا وقتنا وعملنا من تنفيذها في الوقت الحاضر . ولهذا ، نذكر هنا فقط ، ما يسهم في توضيح بعض جوانب ما تطرقنا إليه من احتمالات ، حول توضع هذه الآثار في هذا المكان من الساحل ، لما لها من الأهمية والصلة الواضحة بأماكن اخرى . نوجزها على سبيل المثال لا الحصر بما يلي :

آ - عدم العثور على أية نقود في تربة هذه الجزيرة ، كما يقر أهل «خراب بلدة» ذلك ، مما يدل على قدم القلعة التي كانت قائمة على تلك الصخرة المنعزلة . بينما العثور المستمر على نقود متنوعة في تربة خرائب الضفة اليمنى من نهر السن ، يؤكد أن قرية «عرب الملك» القديمة هذه أحدث عهداً ، وقد شهدت حياة سكنية في عصور مختلفة . ومشاهدة الأعمدة ، وخاصة

الرومانية منها ، يفسر هذا التباين في القدم .
ب ـ إن حفر الخندق في الحافة الغربية من قرية «عرب الملك» القديمة ، ونحت الأحواض المائية على جانبي مصب نهر السن ، وطراز الحجارة المستخدمة وطريقة حفر أساس السور في الجزيرة المعزولة ونظرية مجاري المياه المتجددة وفكرة الملجأ أو المأوى أو الملاذ ، كل ذلك منفذ في جزيرة «أرواد» عن علم ودراية وليس بشكل عفوي . . !! أليس في هذا التوافق والأسلوب المنفذ وحدة في التفكير ، وهي من تنفيذ فينيقي ، بالرغم من أن الصليبيين قد يكونوا شغروا هذه الجزيرة ! في يوم من الأيام كما يؤكد الدكتور ب .ج .ريس ذلك .

جـ ـ تشير التربة المزاحة من المنطقة الإصطناعية ، إلى أن هذه الجزيرة قد وصلت مع البر عن عمد ، وان احتواءها عناصر أثرية من مختلف العصور يؤكد ذلك . وحيث أن الأعمدة الرومانية تشكل الجزء الأكبر الذي يمكن تمييزه بوضوح ، وخاصة عند زاوية السور الشرقي التي ظهرت مؤخراً ، الأمر الذي يؤكد أن عملية وصل هذه الجزيرة مع البر قد تمت بعد العصر الروماني ، ولربما نفذ ذلك عندما فتحها «عبادة بن الصامت الأنصاري» ، وأخذها عنوة من البيزنطيين عام ٦٣٧ م .
د ـ يفيد أهل «خراب بلدة» أن الفلك كانت ترسو في الزاوية الشمالية من «مرسى المنشحة» الكبير ، تماماً في المكان الذي نتوقع العثور فيه على إنشاءات بحرية سابقة ، وتنقل حجارة قلعة ومنازل هذه القرية إلى أماكن مختلفة من ساحل القطر العربي السوري ، وقد استمر ذلك حتى عهد قريب جداً ، بحيث لم يبق منها ما يشير إلى وجودها سوى بعض أساسات المنازل وبقايا الخرائب وأساس السور المنحوت في الصخر . وهذا يؤكد أن الميناء الرئيسي في «بالتوس» أو «بليتّا» القديمة ، كان في مكان المنطقة الإصطناعية ، لا في الحوضين الصغيرين على جانبي مصب نهر السن .

١٣ - خبر وجواب

يرد في «الستاديازم» أن ميناء «بليتًا» يقع مقابل شاطىء رملي منعزل بعيد عن كل تكتل ، ويحتوي على مجرى سيلي . . ! ! أليس في ما توصلنا إليه في بحثنا هذا ، صدق الخبر ! ؟

ج - غوارق غمير (الموقع رقم - ٣)

هي عبارة عن صخور خطرة على سلامة الملاحة البحرية ، تقع دون مستوى سطح البحر ، وبذلك تبقى مغمورة في مياه البحر حتى في أدنى جزر ، ومن هنا جاء إسمها «غمير» ، الذي تعرف به بين الصيادين حتى الآن .

تُشاهد كسر الفخار حول هذه الصخور ، ويوجد بينها وبين الشاطىء (الموقع رقم - ٤) تجمع فخاري واضح ، وقريباً من الشاطىء (الموقع رقم - ٥) تنتشر كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية ، الأمر الذي يؤكد خطورة هذه الصخور بالنسبة لسفن العصر القديم .

د - مرسى قويقات (الموقع رقم - ٦)

قويقات إسم غريب بعض الشيء ! وهي عبارة عن سلسلة من الصخور بمستوى سطح البحر ، قد أتى الحت البحري على أي ارتفاع ظاهر لها في أعلى مد بحري ، لكنها بقيت تشكل مرسى آمناً نسبياً بعيداً عن الشاطىء في الطقس الحسن ، وخاصة في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . ويمكن مشاهدة كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية ، وبعض أجزاء من أمفورات كبيرة في قاع هذا المرسى ، وخاصة بين صخور قويقات والشاطىء (الموقع رقم - ٧) ، وهي على الغالب من مخلفات السفن ، مما يدل على استخدام هذا المرسى في الزمن القديم . أما في الجنوب الغربي من هذه الصخور ، وفي نهاية خندق بحري متدرج العمق (الموقع رقم - ٨) ، يتناثر من (٢٠ - ٢٥) حجرة منحوتة ذات أبعاد (١٠٠ × ٥٠ × ٥٠) سم ، مما

يشير إلى أنه من المرجح أن تكون حمولة فلك من هذه الحجارة قد غرقت أو انقلبت أو أُلقي بها في هذا المكان تخفيفاً من الحمولة أو لأسباب أخرى مجهولة . ولربما كانت هذه الشحنة من حجارة سور «خراب بلدة» المنقولة إلى مكان آخر في الشمال .

ويظهر أن السفن كانت تقصد هذا المرسى في ظروف خاصة فقط ؛ إما للراحة بعد عناء تجذيف طويل لاستئناف الرحلة بسلام ، أو لقضاء ليلة بعيداً عن الشاطىء لأمر ما يخشونه أو يتحاشونه وقد يكون الأمر لا يعدو هروباً من دفع رسوم الإلتجاء إلى المرفأ ، أو لأي سبب آخر .

وحتى عهد قريب كانت الفلك تقصد هذا المرسى كذلك للصيد وللراحة بعد تجذيف طويل ، وأحياناً لقضاء ليلة آمنة بعيداً عن الشاطىء وخطر منطقة «المنشحة» ، التي كان يأوي إليها القرصان وقطاع الطرق . وكما يروي لنا الصيادون المعمرون ، فإن الرائحة الكريهة التي كانت تنتشر من جثث الضحايا ، قد أعطت الجزيرة هذا الإسم . . ! ! فهل في ذلك شيء من الحقيقة ! ؟ كانت فلك الصيد تصل إلى هذا المرسى ليلاً من ملجأ «المويلح» الواقع إلى الشمال من هذا المكان بأن تتجه نحو «نجمة الغرار» التي كان يتغنى بها الصيادون ، وهي ليست سوى «كوكب المشتري» عندما يظهر في المساء . وكان البحارة يستمرون في التجذيف والإتجاه جنوب غرب ، حتى سماع صوت «النورس» ، التي أقلقتها ضربات المجاذيف . وقد تثنى لي خوض هذه التجربة مرة عام ١٩٥٠ م . . أليس لصوتْ النورس ، قد اتخذت تلك الصخور هذا الإسم ! ؟ . . فقضاء ليلة بعيداً عن شاطىء مقفر موحش مظلم يكتنفه الخوف والغموض ، وإلى جانب هذه الصخور التي يؤنسها ضربات موج البحر وصوت هذا الطير ، فيها شعور بطمأنينة لا تعادلها متعة وراحة بال . . ! ! تشاهد آثار نحت وكهوف (الموقع رقم - ٩) على الشاطىء المقابل لهذا المرسى من ناحية الشرق ، وتنتشر بكثرة شمالاً وجنوباً ، مما يدل على قدم السكن في هذه المنطقة ، وكان فيها على ما يظهر

شيء من صدق الخبر!

هـ - ملاجيء المويلح (الموقع رقم - ١٠)

هي عبارة عن خلجان (جُوْينات) صغيرة جداً ، كانت تلجأ إليها السفن في الحالات الإضطرارية ، فقط .

لاتشاهد فيها كسر الفخار بكثرة ، وخاصة في جوْينة (المويلح) ، بسبب مخلفات نهر السن ، ومن جراء تحويله إلى مسبح حديث في الوقت الحاضر .

ثانياً - مرفأ تل سوكاس

عُثر في المنطقة ، الواقعة إلى الجنوب الشرقي من تل سوكاس ، على أحجار السيليكس من عصور ما قبل التاريخ . وقد تبين ، أن استخدام هذه المادة في تل سوكاس ، يرجع إلى العصر الباليوليتيكي والميزوليتيكي ؛ حسب ما أظهرته الحفريات الأثرية ، التي وصلت حتى الأرض العذراء على عمق (٦) م . كما دلت الآثار المعمارية التي عُثر عليها ، أن الحياة السكنية في هذا التل ، تعود إلى الألف السادسة قبل الميلاد . وفي تلك الحقبة من الزمن ، لم يكن في مكان «تل سوكاس» إلا «شبه جزيرة» صغيرة ، لايزيد ارتفاعها عن أربعة أمتار فوق سطح البحر . وقد استعمل سكان شبه الجزيرة هذه السيليكس في أدواتهم ، وطحنوا حبوبهم بمطاحن من حجر البازلت ، وكان لهم أواني من الحجر الكلسي والغضار .

وتشير آثار طبقات هذا التل إلى مختلف العصور ؛ فالطبقة (٦٣) تتميز بطابعها النيوليتي ، الذي يعود إلى عام (٣٥٠٠) ق .م . أما الطبقة (٥٥) فتشير إلى بداية عصر البرونز ، الذي يستمر حتى الطبقة (٤٨) ، حيث عُثر فيها على بقايا فحمية يتراوح تاريخها بين (٢٦٢٠ - ٢٣٨٠) ق .م . بينما الطبقات (٤٧ - ٤٤) ، فتعودان إلى المرحلة الثانية من عصر البرونز[٣٨] . كما

٣٨ - الأستاذ ب .ج .ريس ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، المجلدات (١١ - ١٢ - ١٣) ، الأعوام (١٩٦١ - ١٩٦٣) م ، ص : ١٧٧ ، ٢٧٧ .

أن هذا التل يحوي على آثار تعود إلى عصر الهكسوس من القرن الثامن عشر ق . م ، وآثار أخرى من القرن الخامس عشر ق . م[٣٩] . وفي تلك الفترة عرفت كل من مدينة الميناء (السويدية) وتل سوكاس وتبة الحمام مرحلة من مراحل الإستيطان وهي معاصرة بعضها بعضاً[٤٠] .

وقد عُثر في هذا التل أيضاً على مستودعات ، يعود تاريخها إلى العصر الحديدي (١٢٠٠) ق . م . وظهر فيها معبد إغريقي ، كان قد استُخدم قبلاً لهذه الغاية . كما وُجدت آثار يونانية من القرن السابع أو السادس ق . م ، وبعض الكسر الفخارية حتى القرن الرابع قبل الميلاد . وفي هذا دليل على وجود جالية إغريقية في «تل سوكاس» ، منذ القرن السابع ق . م ، على أقل تقدير . كما أن كسر الفخار الاغريقي توحي بأنه من المحتمل أن يكون هذا الفخار قد وصل إلى حماة عن طريق «تل سوكاس» ، وصدرت سوريا عن طريق مرفأ «تل سوكاس» العاج المصنّع في حماة والمعروف باسم مجموعة (Loftus) وكانت معظم المستوردات الاغريقية إلى «مرفأ تل سوكاس» بالمقابل ، تأتي عن طريق جزيرة «رودس» من جنوب الأرخبيل اليوناني[٤١] . كما عُثر في وسط التل كذلك على منازل من العصر الهلنستي ، وقد صممت بطريقة خاصة عُرف شبيه لها في «تبة الحمام» ، تعود إلى القرن السادس ، وحتى القرن الرابع ق . م . وفي التل آثار هلنستية ، من القرن الثاني ق . م ، تحت الأرض المفلوحة مباشرة . واسفل الطبقة الهلنستية مباني تعود إلى عهد أقدم ، هدمت لدى غزوة الفرعون «تاخوس» ٣٦٠ ق . م ، أو خلال الثورة الفينيقية ضد الفرس (٣٥٠ - ٣٤٣) ق . م أو عندما احتل اسكندر المكدوني فينيقيا بعد معركة «إيسوس» عام ٣٣٣ ق . م . أما النقود

---

٣٩ - نفس المصدر السابق ، المجلدان (٨ ، ٩) ، عامي (٥٨ - ١٩٥٩)م ، ص : ٢٣٧ .

٤٠ - نفس المصدر السابق ، مجلد - ١٠ ، سنة - ١٩٦٠ م ، ص : ٣٠١ .

٤١ - نفس المصدر السابق ، مجلد - ١٥ ، ج - ٢ ، سنة - ١٩٦٥م ، ص : ١٣٥ .

التي عُثر عليها في الطبقات العليا ، فتعود إلى العهد البيزنطي والأموي ، وفي الطبقة الثانية منها وُجدت نقود من القرن العاشر . وفي أعلى التل ، يقع برج يعود إلى العصور الوسطى ، عثر فيه على خزف من القرن الثالث عشر[٤٢]

إذن ، فالإنسان عاش في هذا التل ، الذي يتوسط المسافة بين «تل داروك» في الجنوب و«جبلة» في الشمال ، منذ أقدم العصور . ولايعرف بالضبط لمن كانت السيطرة على بلاد «زاهي» قبل التاريخ المسجل ، لكن من المعروف أن مملكتي «سيانو» عند جبلة و«أوسناتو» في تل داروك ، كانتا واقعتين تحت النفوذ الأروادي ، اعتباراً من القرن الثامن قبل الميلاد

وكما نرى ، فإن «مرفأ سوكاس» يتكون من ميناء شمالي وآخر جنوبي ، وهما خليجان طبيعيان مفتوحان من جهة الغرب ،ولكل منهما مدخل رئيسي طويل ضيق نسبياً وحوض داخلي أكثر أتساعاً ، كانت تستخدمهما السفن معاً على ما يظهر في الزمن القديم . ويروي الأهلون ، أن الميناء الجنوبي كانت تأتيه المراكب من طرابلس لبنان ، حتى وقت قريب جداً . ويذكرون أن مركزاً جمركياً كان في أعلى التل ، بُني في مطلع هذا القرن ؛ في العهد العثماني[٤٣] . مع العلم ، أن العالم «دوسو» كان قد شاهد خرائب قرب الميناء الجنوبي ، وهذه لا أثر لها الآن . والكسر الفخارية في هذه المنطقة تعود إلى ما قبل العصر الهلنستي ، ومنها ما هو روماني ، أو أحدث عهداً . وهنالك ما يدل على مداخل قبور ، وعلى الرأس مباشرة مقالع وملاحات ، وعلى النهر آثار لجسر روماني أعيد بناؤه في العصر الوسيط[٤٤] .

ولكن الآثار الموجودة إلى الجنوب من هذا الميناء ، كانت في البداية مركزاً لتجمع بشري صغير خلال عصر البرونز ، ثم اندثر لاحقاً . وفي بداية عصر

---

٤٢ ـ نفس المصدر السابق ، مجلد ـ ١٠ ، سنة ـ ١٩٦٠ م ، ص : ٣٠١ .

٤٣ ـ نفس المصدر السابق ، المجلدان ـ (٨ ، ٩) ، عامي (٥٨ ـ ١٩٥٩)م ، ص : ٢٣٢ .

٤٤ ـ نفس المصدر السابق، ص : ٢٣٣ .

الحديد استحال إلى مقبرة يرجح أن مستخدميها كانوا يحرقون موتاهم . وفي القرن السادس ق . م بني معبد على الشاطىء . وتدل المكتشفات الأثرية المختلفة ، التي تمت في هذه المنطقة ، على عمق الإتصال بين هذا المرفأ وجزيرة قبرص[٤٥] .

وأما الميناء الشمالي ، فيصب فيه جدول صغير تجتازه الطريق العام بجسر من العصور الوسطى . وفي شمال الخليج بقايا مدافن رومانية أو بيزنطية محفورة في الصخر ، وعلى الهضبة فوق تلك المدافن فسيفساء وآجر وفخار وكسر مرمرية وحجارة طواحين من العهد الروماني ، وعلى شاطىء البحر مقالع للحجارة[٤٦] .

وهكذا يتضح ، ومن خلال جميع المراحل التاريخية ، التي مر فيها «تل سوكاس» ، أن مرفأها كان قيد الإستخدام عبر جميع العصور ، وقد استمر ذلك حتى زمن متأخر جداً من الوقت الحاضر . إذن ، لنرى معاً كيف استثمر هذا المرفأ الحيوي القديم ، وما هي المشاهدات البحرية والملاحظات التي نجدها هنا ، حيث نستعرض ذلك حسب المعلومات المتوافرة ، على الشكل التالي :

آ - الميناء الجنوبي (الموقع رقم - ١١)

لاشك في أن هذا الميناء كان يُستخدم من قبل السفن ، بالرغم من قلة مشاهدة كسر الفخار ، وحطام الآنية الفخارية ، وآثار من السفن ، في هذا الحوض . فوجود جدول مياه «عين الدالب» و«عين سوكاس» وما يلقيانه من طمي وحصى ورواسب نهرية ، بالإضافة إلى ما تقذفه الرياح والأمواج الغربية من مخلفات بحرية وحطام القاع إلى مدخل هذا الميناء المفتوح مباشرة

---

٤٥ - نفس المصدر السابق ، المجلدان - (١١ - ١٢) ، عامي (٦١ - ١٩٦٢)م ، ص : ١٨٠ .

٤٦ - هورست كلينكل ، آثار سورية القديمة ، ترجمة الأستاذ قاسم طوير ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي - ج .ع .س ، دمشق - ١٩٨٥ م ، ص : ٩٣ .

على مثل هذه الأنواء السائدة ، قد أخفى عن العيان ما يمكن أن نجده من آثار في رمال قاع هذا الحوض . وإن كان التوضع الطبيعي لهذا الميناء المؤلف من مدخل رئيسي وحوض داخلي ، قد أملى على السفن ، في الرياح والأمواج الغربية الشديدة ، أن تستخدم جانبي هذا الحوض عند نقطة إنعطافها نحو الشمال والجنوب ، وخاصة في نقطة اتصال شبه الجزيرة القديمة مع البر ، فإنّ شاطىء هذا الحوض الشرقي يبقى صالحاً لرسو ورباط السفن وتداول أعمال الشحن والتفريغ ، في ظروف الطقس الجيدة ، ولهذا ، يميز هنا ، ما يلي :

١ ـ رصيف شمالي (الموقع رقم ـ ١٢)

يمتد هذا الرصيف الطبيعي شمالاً ، نحو منحدر تل سوكاس الغربي ، ولايُعرف مقدار امتداده بدقة . لكن يظهر أنه قد نُحت في الصخر ، نظراً لوجود الحافة العمودية فيه ، وآثار النحت التي تظهر في أعلى قسمه المتواجد فوق الشاطىء الحالي . وقد أظهرت الحفريات السطحية البسيطة ، التي نفذت مؤخراً في قاع هذا المكان بغرض تهيئة مكان مناسب لرسو زورق ، وجود آثار كسر الفخار وبعض الحجارة المنحوتة التي تم انتشالها من هذه المياه ، مما يدل على قِدَم استخدام هذا الرصيف ، وأن مياهه كانت أعمق مما هي عليه الآن ، ويمتد أكثر نحو التل هذا ، وإلى الشرق قليلاً من هذا الرصيف ، ومن نقطة امتداد صخر شبه الجزيرة يبدأ حوض آخر كان اكثر اتساعاً عما هو عليه الآن .

٢ ـ ملجأ صغير (الموقع رقم ـ ١٣)

يتشكل هذا الملجأ من صخور ضحلة تمتد حتى مدخل هذا الميناء ، وتهيىء بذلك مرسى آمناً يصلح لرباط السفن إلى شاطىء صخري يميل بزاوية بسيطة نحو البحر ، مما يسهل من رفع السفن إليه للإصلاح ولتداول الأعمال البحرية ، لخدمة الأبنية والمعبد المشرف على هذا الرأس . وإلى الشرق قليلاً من هذه الصخور ، يمتد مرسى آخر ، وهو عبارة عن الإمتداد

الطبيعي للحوض الداخلي ، وعلى ما يظهر كان يستخدم لخدمة المركز الحضاري الموجود إلى الجنوب من هذا المكان . والجدير بالذكر أيضاً أن المعبد وكامل الأبنية والآثار التي كانت موجودة في هذه الناحية قد أزيلت من مكانها وألقي بأنقاضها عند هذه الزاوية ، الأمر الذي أضحى يشير إلى وجود إنشاءات ومرافق بحرية في هذا المرسى .

ب - الميناء الشمالي (الموقع رقم - ١٤)

هو ميناء طبيعي لا يختلف عن نظيره الجنوبي من حيث التشكيل الجيولوجي ، إلا أنه أكثر عمقاً ،وكان أكثر اتساعاً عما هو الآن . وبالرغم ، من وجود مسيل مائي ، فإنه يمكن مشاهدة كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية في مدخله ، وخاصة على حوافه الصخرية البارزة فوق القاع ، أكثر مما هي في حوضه الداخلي ذي القاع الرملي ، الذي أخفى ما يحويه من آثار ؛ تماماً كما هو الحال في الميناء الجنوبي . ولكن هنا ، نميز ما يلي :

١ - رصيف شمالي (الموقع رقم - ١٥)

من المتوقع أن يمتد هذا الرصيف الطبيعي شمالاً ، بطول (١٥٠) م على الأقل ، بمحاذاة حافة صخرية منحوتة عمودياً في الصخر ، تشكل الهضبة التي تحتوي آثار الميناء الشمالي . ولكن حالياً لا يظهر من هذا الرصيف سوى قسم بسيط منه بطول (٢٥) م فقط ، يبدأ من جرف الحافة العمودية التي يشغرها مستودع منحوت في الصخر أبعاده (١٠ × ٥ × ٢٫٥) م ، ويمتد نحو الجنوب حتى نهاية الصخر الطبيعي في مدخل هذا الحوض . ويلاحظ هنا امتداد لحجارة غير مشذبة ، تشابكت وتماسكت مع بعضها بملاطة قوية من كسر الفخار ، مما يوحي بأنها حجارة إصطناعية . كما يشاهد تناثر حجارة مشابهة في مدخل هذا الحوض ، تولد الإعتقاد للوهلة الأولى بأنها قد وُضعت عن عمد لتحديد مدخل هذا الحوض . ولكن في الواقع ليست هذه الحجارة إلا حطام امتداد الحافة العمودية التي تشرف على رأس هذا

الرصيف ، وقد دمرتها الأمواج وقذفت بها إلى حيث استقرت ، ثم بدأ تأثير الحت البحري لتبدو بالشكل الذي تظهر به الآن .

أما امتداد حوض هذا الميناء ، فكان على ما يظهر باتساع مساحة الأرض المنخفضة التي تقع إلى الشرق من الحافة العمودية ، وبنصف قطر طوله امتداد الرصيف الشمالي المتوقع ، حتى المجرى السيلي إلى الشرق من رأس هذا الحوض . بينما امتداد الميناء نحو الشرق ، فينتهي على ما يظهر أسفل رمال تعلو تلاً أثرياً يمكن مشاهدة بعض أثاره على مسافة (٧٠) م من الشاطىء الحالي . وهنا في هذا الشاطىء ، نلاحظ تناثراً من حجارة غير مشذبة ، قد تكون حاجزاً لأمواج بسيط يحدد هذا الحوض الداخلي من الجانب الآخر ، وإلا فإنها من مخلفات المسيل المائي ، أو ما قذفته الأمواج .
وإلى الجنوب من هذه الحجارة ، يشاهد رصيف من صخر رملي ينحدر نحو الشاطىء بزاوية بسيطة، مما يوحي بأنها قد تكون مزلقان للسفن . لكن الأمر غير ذلك ، فهو رمل طبيعي خشن قد تماسكت حبيباته ليظهر كصخر طبيعي، بعد إزالة ونقل ما كان يعلوها من رمال ذات وزن كبير ، قد ضغطت على ما في أسفلها زمناً طويلاً .

٢ ـ ملجأ صغير (الموقع رقم ـ ١٦)

يتشكل هذا الملجأ الصغير من امتداد صخر شبه الجزيرة نحو مدخل هذا الميناء ، ولكن نلاحظ هنا تناثراً من حجارة غير مشذبة تمتد أكثر نحو مدخل الميناء الرئيسي ، بما يشير إلى أنها قد أُلقيت عن عمد لتهيئة مياه أكثر أمناً لرسو السفن في هذا المكان . وأما عند الشاطىء تماماً ، فتشاهد كسر الفخار بين ركام هذه الحجارة ، مما يدل على استخدام هذا المرسى بشكل واضح أكثر مما كان عليه الحال في الميناء الجنوبي ، ولكن امتداده نحو الجنوب والشرق قد لا يتعدى الإمتداد الشرقي للميناء .

والجدير ذكره أيضاً هنا ، أنه بالرغم من كثرة الرمال التي طغت على هذا الميناء الشمالي ، فإن آثاره بقيت أكثر وضوحاً عما هي في الميناء الجنوبي .

وما يشاهد حالياً من خجارة وأعمدة حجرية مع قواعدها مصنوعة من صخور كلسية محلية ملقاة على الحافة الجنوبية الغربية للهضبة التي تعلو الحافة العمودية المنحوتة في الصخر ، وهي من بقايا المدينة الأثرية التي كانت تقبع على هذا المرتفع الواقع في شمال الميناء ولا يوجد بينها أية أعمدة رومانية ، يدل على أن هذه المدينة أقدم عهداً من العصر الروماني ، بالرغم ، من وجود كسر الفخار من مختلف العصور . إذن ، يلاحظ بكل وضوح ، أن الحوض الشمالي طالما كان الميناء الرئيسي في مرفأ سوكاس ؛ لأنه الأكبر ، والأعمق ، والأكثر استخداماً ، فإن الحوض الجنوبي كان ، على ما يظهر ، الميناء الفينيقي التبادلي في هذا المركز الحضاري القديم ، بالرغم من استمرار استخدامه حتى وقت متأخر جداً ، من عام ١٩٥٨ م على أقرب تقدير .

الفصل التاسع

ميناء جبلة وملاجئها القريبة
ومرسى وملاجىء الروس

أولاً - ميناء جبلة وملاجئها القديمة
(المخطط - ١١)

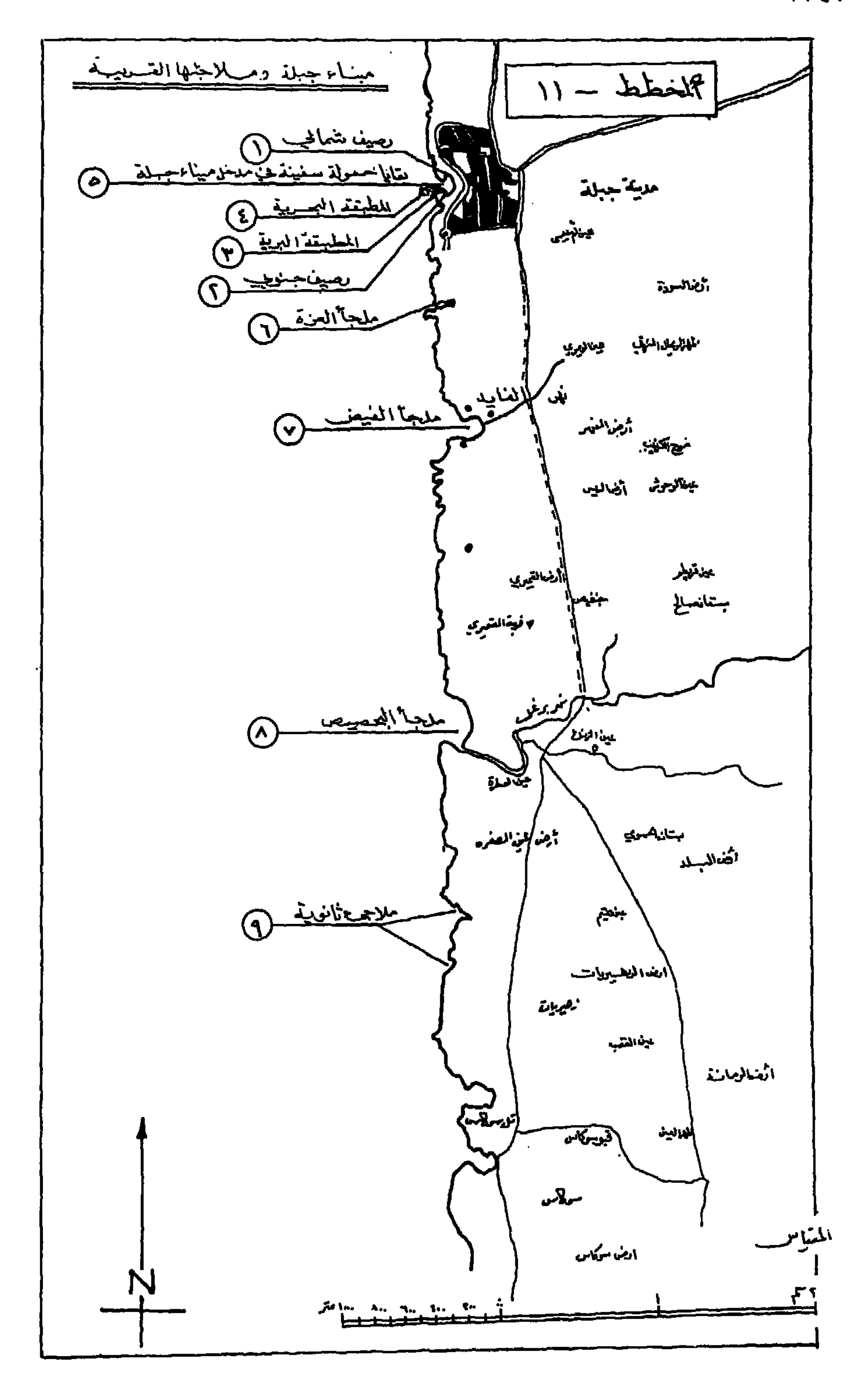
جبلة هي مدينة «كابالا» القديمة ، وقد احتفظت باسمها الحالي منذ حوالي أربعة آلاف عام؛ إذ يرد اسمها في النصوص المسمارية المكتشفة في «أوغاريت» وكانت جزءاً من هذه المملكة ، في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد[٤٦] .

وإن كانت مملكة «سيانو» قد سيطرت على سهل جبلة بعد سقوط «أوغاريت» بيد شعوب البحر ، فإن «كابالا» أصبحت من ممتلكات جزيرة «أرواد» في مطلع القرن الثامن قبل الميلاد[٤٧] .

وبالرغم من أن الإغريق والرومان بَدَّلوا أسماء المدن والبلدان في أعقاب احتلالهم لبلاد الشام ، إلا أن إسم «جبلة» ظل على ما هو دون تغيير أو تحريف ، مما يلفت النظر إلى أمر ما . . !! يقول المثل الشعبي المتوارث: «جبلة بالذهب متّبِّلة» . وقد درج بعض الناس ، حتى عهد قريب جداً ، للحصول على الذهب ، إلى اللجوء لعملية غربلة رمال وطين قاع ميناء «جبلة» في مياه البحر بغربال خاص ، لفرز ذرات هذا المعدن الثمين ، ذي القدسية الخاصة ، منذ أقدم العصور . فهل كان في إسم «كابالا» شيىء من

---

٤٧ - جان - بول ري - كوكويس ، أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ٩٧ .


المخطط - ١١
ميناء جبلة وملاجئها القريبة
١ رصيف شمالي
٥ بقايا حمولة سفينة في مدخل ميناء جبلة
٤ المطبقة البحرية
٣ المطبقة البرية
٢ رصيف جنوبي
٦ ملجأ العزة
٧ ملجأ الفيض
٨ ملجأ البحصيص
٩ ملاجئ ثانوية
مدينة جبلة
النايد
نهر برغل
عين الزرقا
أرض البلد
المقياس



(صورة رقم - ٣) : ميناء جبلة القديم في الاتجاه جنوب - غرب .

هذا القبيل ! ؟

ويلاحظ أن مدينة «جبلة» القديمة ، قد احتفظت بعض الشيء بطريقة تنظيم الشوارع ، في العصر الهلنستي والروماني ، كما هو الحال في مدينة اللاذقية . وأما المرفأ فكان مجهزاً من الجهة الشمالية بمرتفع صخري ، فيه بقايا برج قديم ، يتجه من الشمال إلى الجنوب . وتقوم على شبه الجزيرة الصغيرة ، الواقعة في الجهة الجنوبية من المرفأ ، بعض التحصينات المبنية من الحجارة المنحوتة . وعلى الهضبة المتجهة نحو الشمال ، بعض الأعمدة من الغرانيت الأسود . الأمر الذي يحمل على الإعتقاد ، أن المكان كان مسطحاً ، أو فسحة معبد ما. ويرجح أن الأعمدة الآنفة الذكر ، جيىء بها من هذا المكان[٤٨] .

آ ـ ميناء جبلة

ترينا الصورة رقم (٣) ، منظراً عاماً لمرفأ «جبلة» ، في اتجاه الجنوب الغرب . وهو ميناء طبيعي ، شبيهٌ بمينائي «سوكاس»؛ ويتألف من مدخل رئيسي ، وحوض داخلي. ولكن هنا يظهر بوضوح أكثر كل من الرصيف الشمالي ، والرصيف الجنوبي ، ومربى الشاطىء الشرقي . فالرصيف الشمالي الظاهر إلى اليمين (الموقع رقم ـ ١) ، قد بُني فوقه رصيف حديث . والمرتفع الصخري الذي يظهر قسمٌ منه يعلو هذا الرصيف ، لم يعد هنالك أية بقايا برج قديم فوقه ، فقد تم إنشاء أبنية حديثة في هذا المكان .

أما الرصيف الجنوبي الذي يظهر إلى اليسار (الموقع رقم ـ ٢) ، فقد تمت عملية تسوية في مكانه ، عند بناء أرصفة وحاجز أمواج ميناء «جبلة» الحديث ، أزالت ما كان هنالك من آثار . والتحصينات والأعمدة الغرانيتية السوداء لم يعد لها وجود في مكانها ، ولكن لا يزال بالإمكان مشاهدة بعض الأعمدة ، وبقايا آثار نحت المستودعات والحواف العمودية وقواعد الأسوار

---

٤٨ ـ الأستاذ ب .ج . ريس ، الحوليات الأثرية ـ ج .ع .س ، مجلد ـ ١٠ ، ص :

في هذه الناحية من الهضبة المطلة على حوض الميناء .

أمّا في شاطىء المرسى الشرقي للحوض الداخلي ، فإن عدم وجود نهر أو مسيل مائي ، قد أبقى على عمق هذا الميناء ، أكثر مما هو الحال في مينائي «سوكاس» . ومشاهدة مثل تلك المراكب الشراعية ، التي ترسو بالمقدمة والمؤخرة إلى شاطئه ، ويبلغ متوسط حمولتها من (١٠٠ ـ ١٥٠) طناً وغاطسها من (٥ر١ ـ ٢) م ، أكبر دليل على عمق هذا الميناء ، واستخدامها من قبل المراكب الخشبية والسفن القديمة عامة بمختلف أنواعها ، أسوة بالموانىء المتشابهة الكثيرة غيرها منذ القدم. في حين أن مايظهر من تحصينات ، على طول حافة المدخل الرئيسي المشرفة على البحر من جهة الجنوب ، ليست إلا قاعدة منحوتة في الصخر كأساس لسور يعلوها قد نفذت حجارته مع الزمن ، ولم يبق منها سوى بعض الحجارة المنحوتة يطلق عليها محلياً اسم «المطبقة» (الموقع رقم ـ ٣) من قبل أهالي مدينة جبلة ، وكانت تتكون من خمسة حجارة فقط أبعادها التقريبية (٥ر٢ × ٢ × ٥ر١) م؛ أربعة منها مزدوجة طراز «ب»بالطول ، والخامسة مفردة من الأعلى . وهذا يذكرنا بالقواعد الصخرية المنحوتة في الصخر ، وبالأساسات المزدوجة من نفس الطراز والأبعاد ، في بعض أقسام سور جزيرة «أرواد» ، مما يدعو إلى الاعتقاد أن بقية سور ميناء «جبلة» على الأقل ، كان مبنياً من مثل هذه الحجارة .

وحسب علمنا ، أن اسم «المطبقة» يحمل محلياً باللغة العامية معنى الطبقات ، ويعبر أيضاً عن الدمار والخراب في مجال آخر . فبالنسبة إلى «المطبقة» المذكورة ، التي نراها على طرف الرأس في نهاية قاعدة السور المنحوتة في الصخر ، تأخذ المضمون الأول بكل معنى الكلمة . أما ما يطلق عليه الصيادون إسم «المطبقة» ، فموجودة في البحر (الموقع رقم ـ ٤) ، وهي عبارة عن حجارة غير مشذبة ، قد أُلقِيَ بها على ما يظهر في البحر ، أو هي من حطام امتداد رأس الحافة الجنوبية للميناء وقد دمرتها الأمواج . وتبدأ هذه الصخور ، من هذا الرأس المتقدم في البحر على امتداد «المطبقة»

الموجودة على الرأس ، ويمتد انتشارها إلى مسافة (٥٠) م ، لتنتهي عند عمق (٦) م تقريباً ،مشكلة بذلك حاجز أمواج مفرد ، كان يحمي مدخل هذا البناء ، من الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . مع العلم ، أن توضع هذه الحجارة غير المشذبة على امتداد حجارة اصطناعية وتأخذ نفس الإسم ، والتي نجد شبيهاً لها في مرسى «الدينس» و«الكيسونة» وسنتعرف على مثيل لها في مكان آخر من مرسى ابن هاني . كل ذلك يضفي صبغة الصنعة على حاجز الأمواج هذا ، بالرغم من صعوبة التعرف وتمييز تشابك مثل تلك الصخور .

والجدير ذكره في النهاية ، أن بقايا حمولة سفينة قديمة من قواعد مربعة كبيرة ، ومجموعة أعمدة مختلفة في الأطوال والأقطار ، يمكن مشاهدتها في منتصف نهاية المدخل الرئيسي المؤدي إلى حوض الميناء الداخلي (الموقع رقم ـ ٥) . وهي متوضعة حالياً في مكانها ، تماماً ، كما كانت قبل بناء حاجز الأمواج والرصيف الحديث ، على طول الحافة الجنوبية لهذا الميناء ، الذي طمس جميع معالم آثار هذه الحافة في البحر وعلى البر .

ب ـ ملاجيء جبلة

يتصف شاطيء «جبلة» بأنه ساحل صخري ، قليل التعاريج ، ويواجه الغرب بخط مستقيم . ويوصف من جهة أخرى أنه ساحل غير مضياف ، ومياه غير آمنة ، وخاصة في الرياح والأمواج الغربية عامة . ولهذا ، فإن حدث ووجد بحارة أية سفينة أنفسهم في مأزق ، أثناء إبحارهم بين «جبلة» و«تل سوكاس» ولم يستطعوا الوصول إلى أيٍ منهما ، كان خيارهم الوحيد في هذه الحالة ، هو الإلتجاء إلى الأماكن التالية:

١ ـ العِزّة (الموقع رقم ـ ٦)

هو عبارة عن ملجأ صغير ، ذي مدخل ضيق ومحمي من الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية ، ولكنه طويل بما فيه الكفاية ، لتبقى مياه حوضه

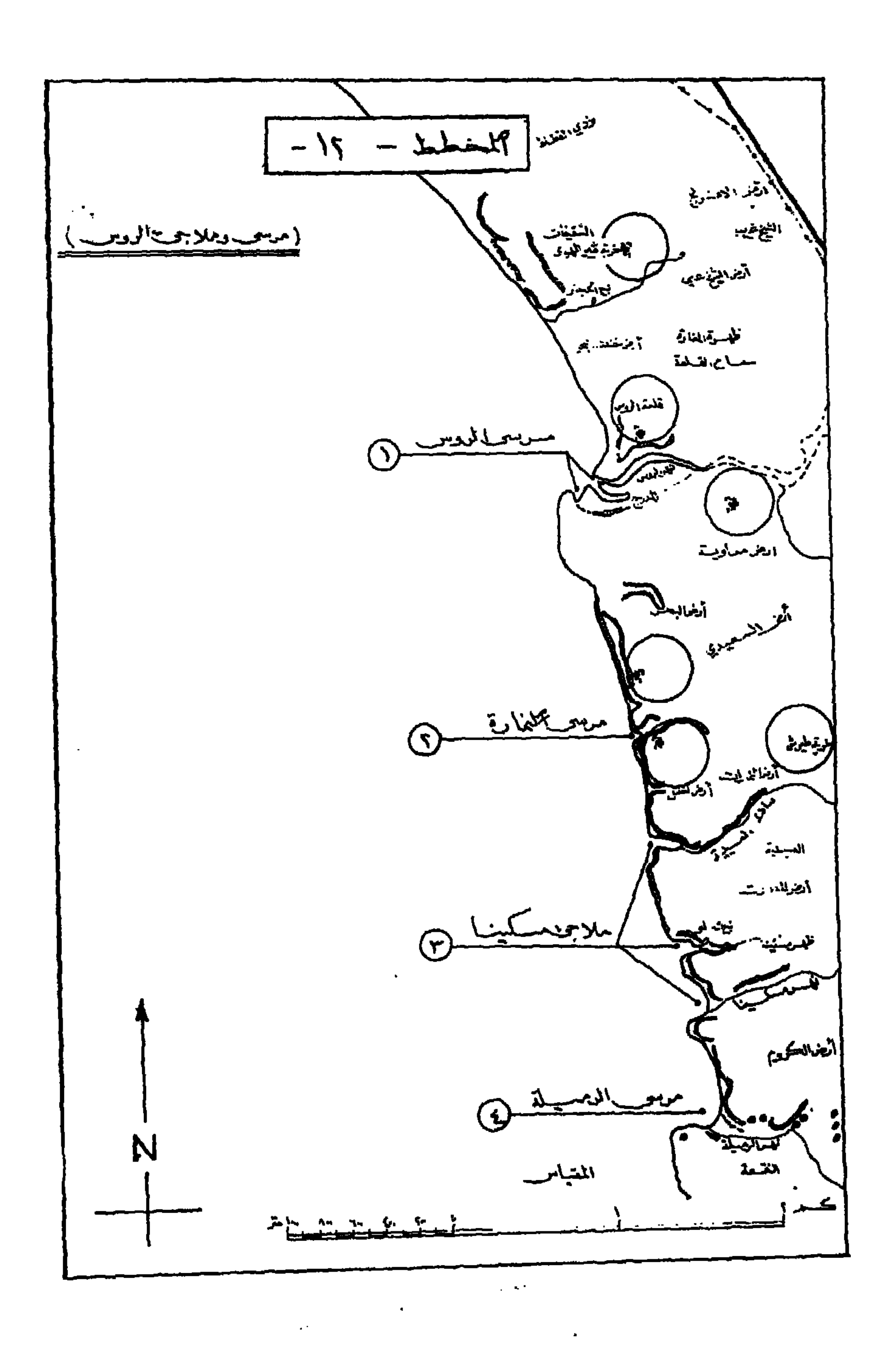
الداخلي بمنأى عن تقلبات ظروف الطقس في البحر المفتوح .ولهذا ، فإن استطاعت أية سفينة قديمة دخول هذا الملجأ قبل اشتداد العاصفة وارتفاع أمواج البحر ، كان بإمكانها أن تنجو من الخطر ، وينعم بحارتها بالطّمأنينة والراحة بين حواف هذا الملجأ المرتفعة ، وفي مياهه الساكنة التي تقيهم من الرياح والأمواج ، وبإمكانهم سحب سفنهم إلى الشاطىء ، وتأمين حاجياتهم من «جبلة» القريبة ، إن كان هنالك ضرورة . مع العلم ، أن هذا الملجأ يصلح بصورة عامة للسفن الصغيرة والفلك ممن يعرف بحارتها هذا المكان ، لا للغرباء منهم الذي لا يعرفون معالم هذا الشاطىء من ساحل جبلة .

٢ ـ الفيض (الموقع رقم ـ ٧)

إنه ملجأ طبيعي أكثر اتساعاً من العزة ، ولكنه مفتوح مباشرة على الغرب، مما يجعل منه مياهاً أقل أمناً في الرياح والأمواج الغربية . وبالرغم ، من وجود نهر الفايد ، فبالإمكان مشاهدة كسر الفخار في قاعه ، مما يدل على استخدامه من قبل السفن في الزمن القديم . ويؤكد ذلك وجود الكهوف ، والآثار ، وأثار النحت والبناء ، في حافتي هذا الحوض ، وعلى الضفة اليمنى من النهر ، ولكن استخدام هذا الملجأ ، لفك وتحطيم السفن الحديثة المستغنى عن خدماتها ، جعل من الصعوبة حالياً التعرف على معظم آثار هذا الحوض .

٣ ـ البحصيص (الموقع رقم ـ ٨)

هو ملجأ شبيه بالفيض ، ولكنه أكثر حماية للسفن ، في الرياح والأمواج الجنوبية الغربية وهنا تشاهد كسر الفخار أيضاً ، والإمكانات متاحة لسحب السفن إلى الشاطىء ، وللتزود بالمياه النقية من العين ، والاغتسال في النهر القريب .


المخطط - ١٢ -
(مرسى وملاجئ الروس)
١ مرسى الروس
٢ مرسى المنارة
٣ ملاجئ مسكينا
٤ مرسى الرميلة
N

٤ - ملاجىء ثانوية (الموقع رقم - ٩)

هي ملاجىء صغيرة جداً ،تصلح للسفن والفلك الصغيرة ، لا الكبيرة منها . ويكن استخدامها عند توقع حدوث الخطر ، قبل هبوب العاصفة ، وخاصة في الرياح والأمواج الشمالية ، لا الغربية والجنوبية الغربية .

ثانياً - مرسى وملاجىء الروس (المخطط - ١٢)

تتجه الأنظار إلى اعتبار أن الآثار القابعة في الهضاب المحيطة بجانبي مصب نهر الروس ، هي بقايا حاضرة مملكة «سيانو» القديمة . ولكن بعض الآراء تتفق على أن «قلعة الروس» ، تعود إلى العصور الوسطى . وتذكر رواية متوارثة أن اسطولاً مجهولاً قد رابط يوماً في هذا المكان ، ومن جراء ذلك أُطلق إسم الروس على هذا المرسى . ولكن هذا الحدث غير مثبت تاريخياً . وقد نُفذت عمليات سبر في هذا التل من قبل «أميل فورير» ، ولم يُنشر عنها أية تفاصيل باللغة العربية . ولهذا ، فإن التنقيب الأثري في هذا المكان ضروري لكشف مراحل تاريخ هذا الموقع وتحقيق هويته ، لما في ذلك من أهمية في البحث عن مملكة «سيانو» غير المحدد مكانها بعد . وهنا نجد المرافق البحرية التالية:

آ - مرسى الروس (الموقع رقم - ١)

هو عبارة عن مرسى طبيعي ومصب نهر ، قد أتى الطمي على أية أدلة تشير إلى وجود إنشاءات بحرية فيه. وكان هذا المرسى يمتد على ما يظهر إلى داخل البر حتى حذود «المدرج» والحواف الصخرية العمودية على كلا جانبي مصب نهر الروس ، مما كان يجعل منه ملجأً آمناً للسفن في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية .

ويمتاز هذا المرسى بعمق مدخله، واتساع حوضه ، وإمكانية استخدام

مصب نهره، إلى مسافة كبيرة . فالسفن الكبيرة كان بإمكانها الرسو في هذا الحوض ، أو يتم سحبها إلى الشاطىء في العواصف والأنواء ، بينما السفن الصغيرة والفلك كانت تدخل مصب النهر ، وتلتجىء إلى حوضه في مختلف حالات الطقس .

ب - مرسى النهارة (الموقع رقم - ٢)

هو مرسى طبيعي صغير مفتوح من جهة الغرب ، تشاهد كسر الفخار في قاعه وعند أطرافه وعلى كل منحدرات الهضبة المطلة عليه ، مما يدل على استثماره لخدمة المركز الحضاري ، الذي يقع على جانبيه . مع العلم ، أنه لا يزال بالإمكان مشاهدة العدد الكبير من الأعمدة الغرانيتية الحمراء ، السليمة منها والمحطمة ، بمستوى الأرض المفلوحة حديثاً مباشرة . وهذا يلفت النظر إلى خربة الطيرش ، إن بقي لآثارها فوق سطح الأرض من وجود .

ج - ملاجىء مسكينا (الموقع رقم - ٣)

هي ملاجىء صغيرة جداً ، كانت تقصدها السفن غالباً للراحة ، أو للتزود بالمياه العذبة ولخدمة الحياة السكنية التي تشاهد آثارها في الهضاب المطلة على هذا المكان . وإن عاكست الرياح والأمواج أية سفينة أثناء إبحارها بين مرسى الروس ومرسى الرميلة ، أو أن التجذيف أضنى سواعد بحارتها ، كان بإمكان الربان أن يلتجىء إلى شاطىء نهر مسكينا .

د - مرسى الرميلة (الموقع رقم - ٤)

هو مرسى شبيه بمرسى الروس ، ولكن هنا تشاهد آثار الكهوف المنحوتة في منحدرات جانبي نهر الرميلة ، مما يدل على قدم السكن في هذا المكان واستثمار هذا المرسى من زمن بعيد . ولكن انتشال أحد صيادي «جبلة» مدفع برونزي من قاع هذا المرسى على بعد (٣٠) م من الشاطىء الحالي ،

يشير إلى استمرار استخدامه في العصور الوسطى . وهذا يلفت نظرنا إلى معنى تسمية كلمة «الروس» إن كان لها دلالة في الواقع . . !!

الفصل العاشر

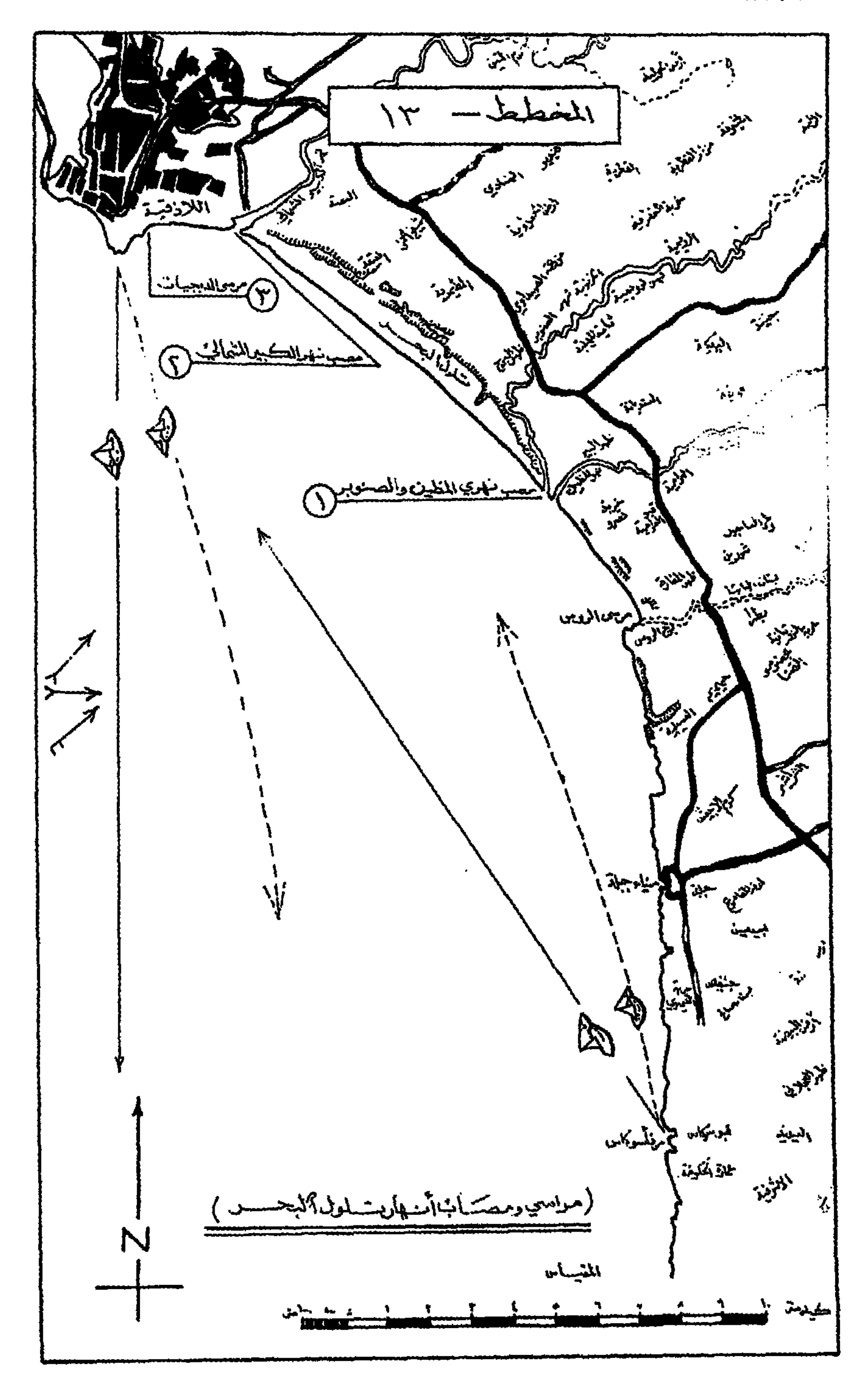
مراسي ومصاب أنهار تلول البحر
(المخطط - ١٣)

تتعرض منطقة تلول البحر مباشرة إلى تأثير الرياح والأمواج والتيارات الغربية والجنوبية الغربية ، التي تقذف هذا الشريط من الساحل بسيل مستمر من المخلفات البحرية منذ أمد بعيد ، مما أدى إلى طمس أية معالم أثرية بحرية يمكن أن يجدها الإنسان في البر والبحر؛ لأن هذا الشريط من الساحل كان يمتد أكثر نحو الداخل ، وقد ساهم في تقدمه وما يلقيه النهر الكبير الشمالي ونهر الصنوبر ونهر المظين من رواسب نهرية إلى البحر ، تعود ثانية إلى الشاطىء مشكّلة بذلك تلك التلال الرملية التي نراها الآن .

نلاحظ أن هذه المنطقة من الساحل تخلو من تلال المدن القديمة المعروفة تاريخياً؛ ولكن بنفس الوقت لم تنفذ أية تنقيبات أثرية في بعض التلال المتميزة . وهذا لا يعني أن هذه البقعة من الأرض لم تجتذب المزارع الأول وجامع القوت ، فقد عاش الإنسان على ضفاف وادي نهر الكبير الشمالي مليون عام ، ومن المحتمل أن تكشف هذه البقعة من الأرض يوماً ما تحويه من آثار لم تتح الفرصة لظهورها بعد .

ويبدو جلياً ، أن الإنحناء الظاهر في استقامة الشاطىء بين «جبلة» و«اللاذقية» ، قد أملى على السفن نظام إبحار معين ، تماماً مثلما كان عاملاً في تراكم هذه الكميات الهائلة والمساحات الواسعة من الرمال .

وإن كان شريط هذا الشاطىء المستقيم متدرج العمق ، يخلو من أية


المخطط — ١٣
اللاذقية
مرمى الدبجيات ٣
مصب نهر الكبير الشمالي ٢
مصب نهري المطين والصنوبر ١
مرمى الروس
شاطئ البحر
N
المقياس
(مراسي ومصاب أنهار ساحل البحر)

تعاريج أو خلجان أو مراسي يمكن أن تستخدمها السفن ، فإن فيه من مصاب الأنهار ما كان يفي بالغرض المطلوب. ولهذا، فإنه عندما كانت تقلع السفن القديمة من اللاذقية إلى موانىء ساحل القطر العربي السوري الجنوبي في موسم الإبحار ، فإن الرياح الموسمية المحلية «العناصل والبرونزات» الغربية والجنوبية الغربية ، كانت تدفع مثل هذه السفن الشراعية الصغيرة منها والكبيرة نحو سواحل «كابالا» و«بالانة» وغيرها ، ولم يكن لبحارتها بديل عن التجذيف المضني ، بعد أن تكل سواعدهم ، إلاّ اللجوء إلى أقرب مكان آمن .

ولكن عندما يكون الطقس حسناً ، والأمواج والرياح غربية أو شمالية غربية ، معتدلة أو خفيفة ، وخاصة في بداية موسم الإبحار أو في نهايته حيث يسكن البحر وتغلب الرياح الشمالية ويبدأ هبوب البر والبحر ، فإن بإمكان السفن ، سواء باستخدام الشراع في الإبحار أو شق طريقها في البحر باستعمال المجاذيف ، أن تتجه مباشرة نحو الجنوب على مرأى من اليابسة إلى الجهة التي تقصدها بأقصر طريق .

وبالمقابل ، فإنه عندما كانت تقصد السفنُ اللاذقية من مرفأ «سوكاس» ؛ أو من ميناء «جبلة» وغيرها ، فإن كان الطقس حسناً والرياح جنوبية غربية خفيفة ، فإن الإبحار نحو اللاذقية مباشرة ، سواءً بالشراع أو بالتجذيف ، كان سهلاً للغاية ويتم بأسرع وقت .

ولكن عندما تعاكس الرياح والأمواج والتيارات الغربية والشمالية الغربية مثل هذه السفن ، وخاصة في الطقس السيء والعواصف الشديدة ، وتدفع بها إلى هذا الشاطىء الرملي المنحني من تلول البحر ، كان سحب السفن في هذه الحالة خياراً لا بديل عنه ، إن لم يتمكن البحارة من الوصول بسفنهم ، إلى الأماكن التالية:

أولاً - مصب نهري المظين والصنوبر
(المخطط - ١٣ - ١)

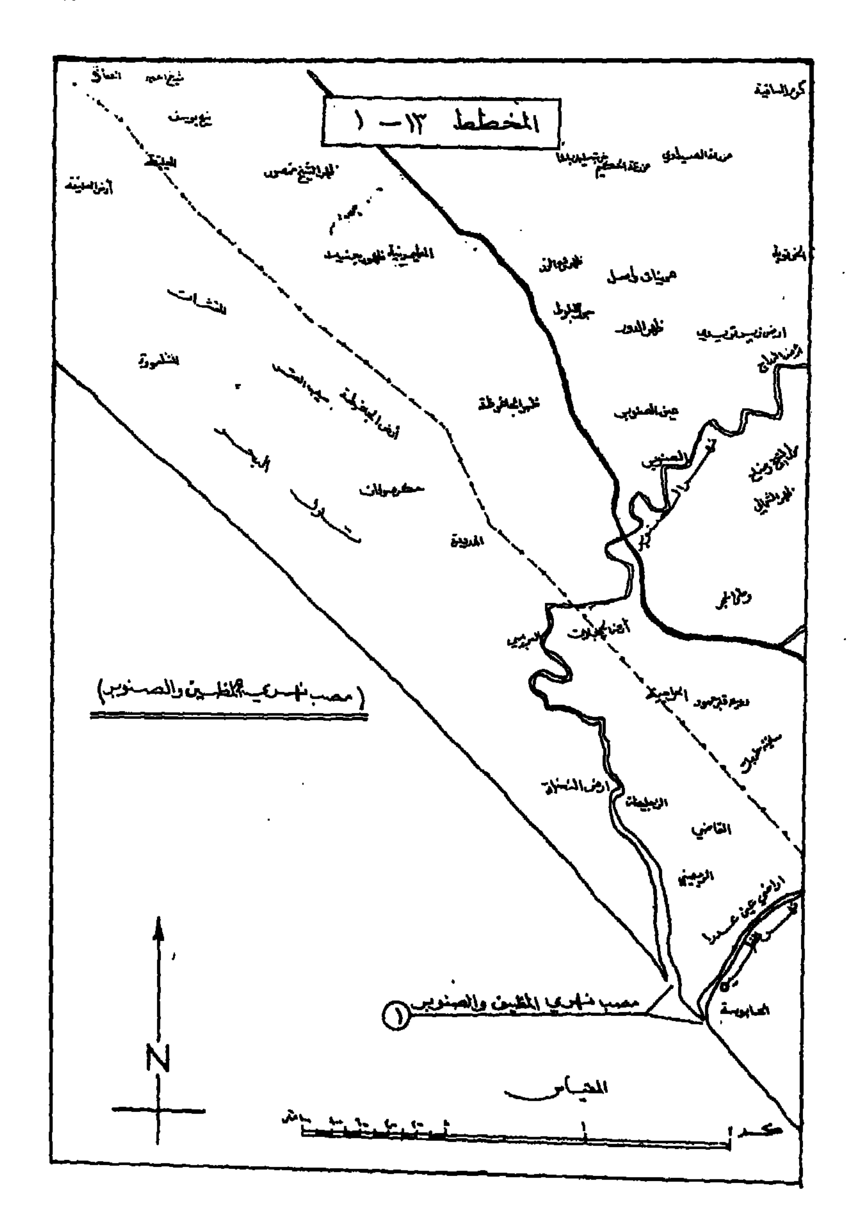
يلتقي هذان النهران بمصب واحد تقريباً (الموقع رقم - ١) ، وكان بإمكان السفن قديماً أن تجد فيهما أو إلى رمال مصبهما مكاناً آمناً ، في الحالات الإضطرارية ، فقط .

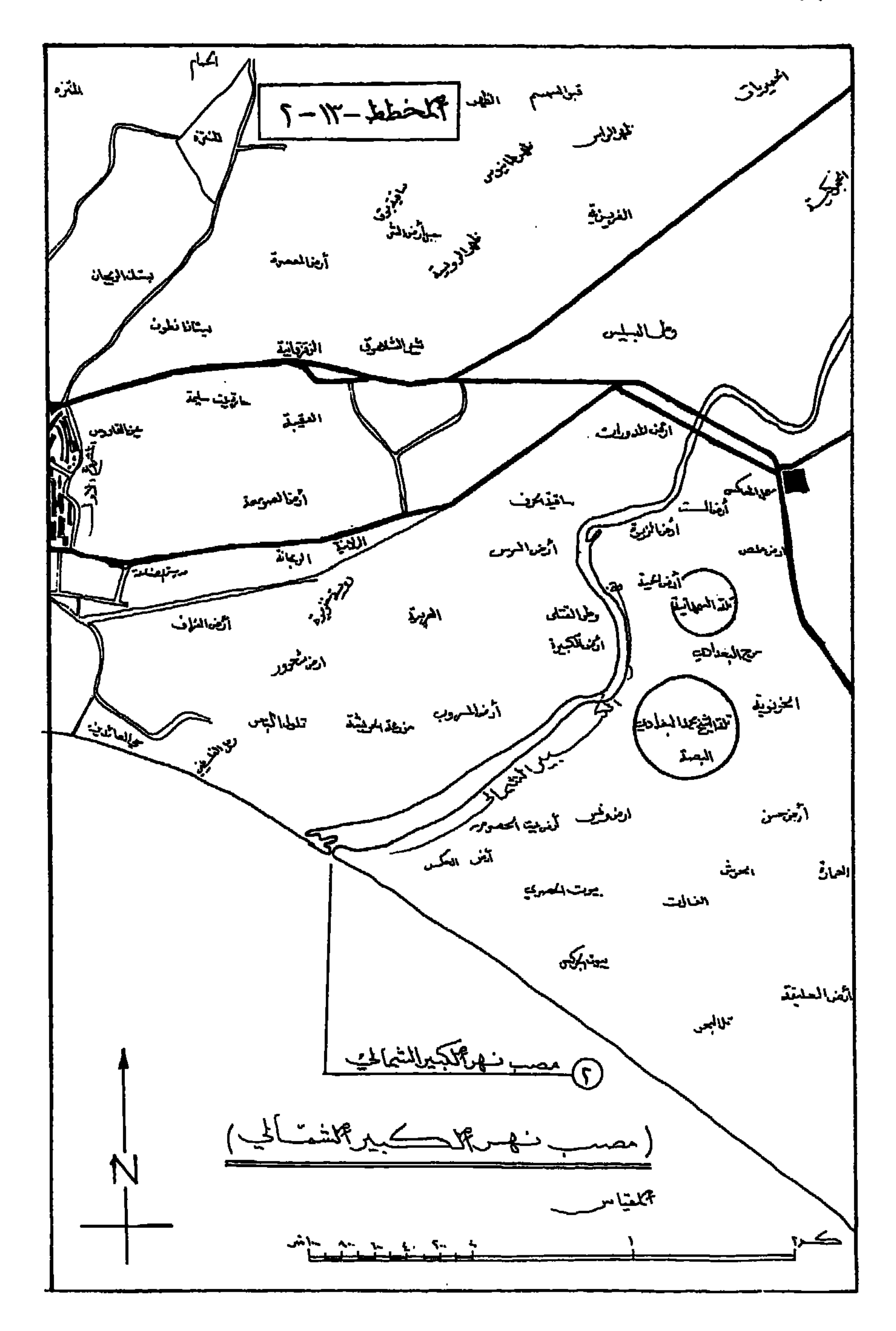
ولا تشاهد كسر الفخار القديم في مياههما ولا على ضفتيهما القريبة من البحر ، وهذا لا يعني أنها غير موجودة ، بل أن نقل الرمال باستمرار من هذا الشاطىء ، قد يظهر يوماً إن كان هنالك استخدام بحري معين ، وأية آثار بحرية أخرى مغمورة في رمال شاطىء ومياه هذا المكان من تلول البحر .

وبتدقيق المخطط التفصيلي في هذه المنطقة ، يتضح لنا أن تلال هذه الأرض وهضابها ، ليست بالمواقع الأثرية المألوفة ولم يسمع عنها شيء بعد . ولذلك ، فإن البحث عما يمكن أن تخفيه هذه الرمال في البحر وعلى البر ، خاصة وأن رمال قاع البحر وطينه أفضل ما يمكن لحفظ حطام السفن ، هو تكريس التنقيب البحري للكشف عن حطام السفن التي دفعت بها العواصف والأنواء إلى هذا الشاطىء ، لأنه خير عمل يمكن أن يؤتي ثماره في هذه الحالة .

ثانيا - مصب نهر الكبير الشمالي
(المخطط - ١٣ - ٢)

لايتوقع أن يختلف استخدام مصب نهر الكبير الشمالي (الموقع رقم - ٢) كثيراً عن مصب نهري المظين والصنوبر ، ولكنه على الأرجح لم يحقق ما بلغه نهر الكبير الجنوبي من حيث الأهمية ، بالرغم ، من خصوبة السهل الذي يرويه ، ووجود الإنسان على ضفافه منذ أقدم العصور . فوجود مرسى الروس وميناء جبلة ومرفأ تل سوكاس وغيرها في الجنوب من نهر الكبير الشمالي وسهله ، ومرسى الدبجيات ومرفأ اللاذقية ومرافق ابن هاني البحرية


المخطط ١٣ – ١
(مصب نهري المظيف والصنوبر)
القاضي
مصب نهري المظيف والصنوبر ①
العابوسة
المقياس
N


المخطط -١٣-٢
مصب نهر الكبير الشمالي
(مصب نهر الكبير الشمالي)
المقياس
N

وغيرها في الشمال منها ، قد حَدَّ على ما يظهر من النشاط البحري للتجارة المحلية والخارجية لهذا المصب . إلا إذا أثبت التنقيب الأثري في تلة «السمهانية» وتلة «الشيخ محمد البغدادي» عكس هذا الأمر ، ويفسر ذلك عدم مشاهدة إنشاءات بحرية أو تلال أثرية مشرفة مباشرة على ضفتي النهر ، حتى مسافة كبيرة يمكن أن تصلها السفن من مصبه في البحر .

ثالثاً - مرسى الدبجيات

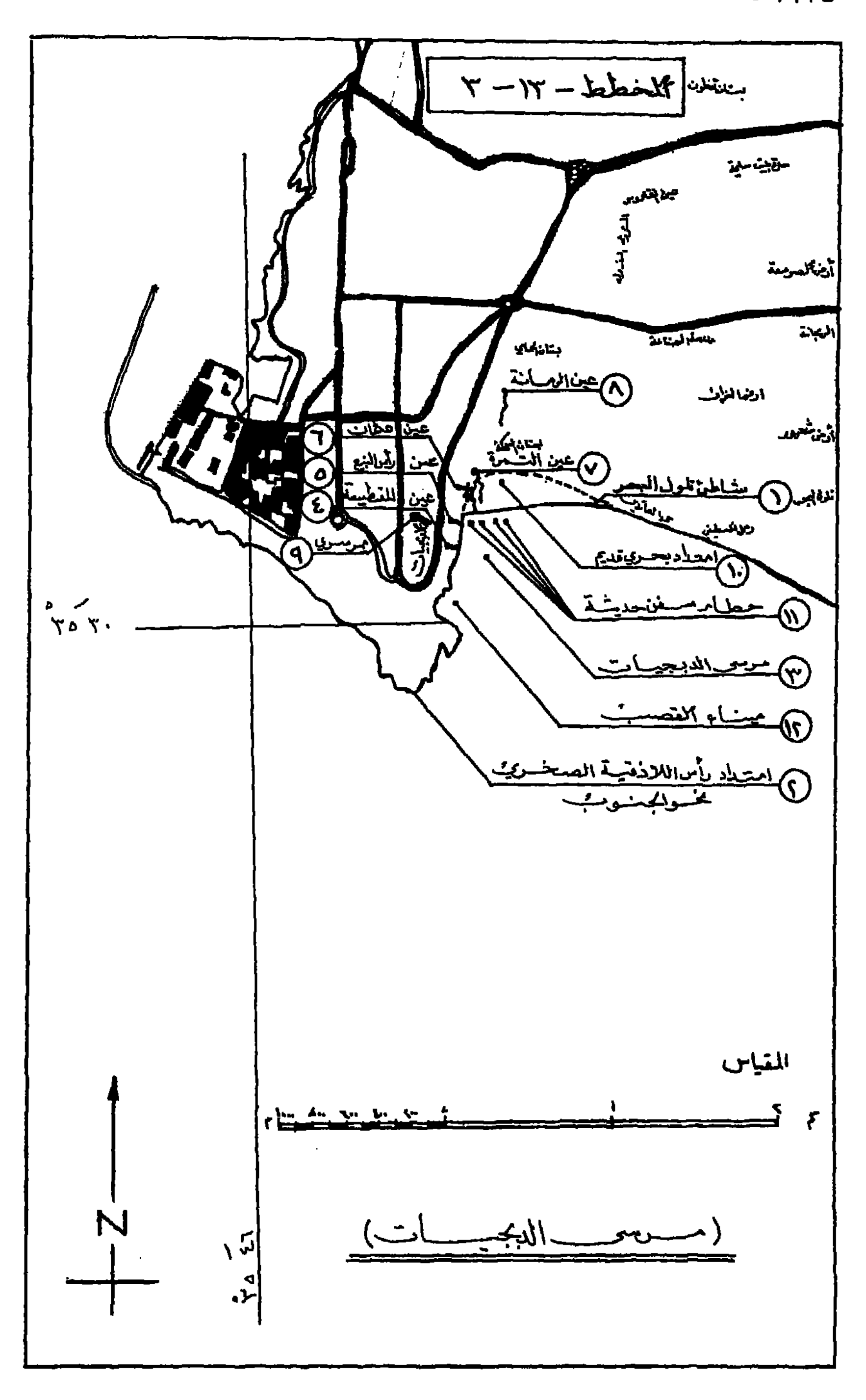
(المخطط - ١٣ - ٣)

هو مرسى طبيعي يقع في نهاية شاطىء تلولْ البحر (الموقع رقم - ١) ، ويتشكل من امتداد رأس اللاذقية الصخري نحو الجنوب (الموقع رقم - ٢) ، مما يشكل مرسى آمناً للسفن في العواصف والأنواء والرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية ، ولكن إلى حد معين من الشدة تلتف عندها الأمواج حول رأس الدبجيات ، لتحوِّل هذا المرسى الآمن إلى خليج مفتوح ، خطر على سلامة السفن التي ترسو فيه . وفي هذه الحالة ، لاشك أن السفن الصغيرة كان بإمكان بحارتها أن يسحبوها إلى الشاطىء بأمان ، ولكن السفن الكبيرة التي كانت تملي عليها ظروف الطقس أن تلتجىء إلى هذا المكان ، فلم يكن أمامها خيار إلا أن تجابه العاصفة وهي ترسو على المخطاف ، أو تلقى المصير المحتوم وتجنح إلى هذا الشاطىء الرملي ، الذي كان يتحول في مثل هذه الحالة إلى مرسى غير مضياف .

ومن جهة ثانية ، فإن السفن بمختلف أنواعها وأحجامها ، وعبر جميع العصور ، كانت على ما يظهر تقصد مرسى الدبجيات (الموقع رقم - ٣) بهدف آخر ، وهذا ما نلمسه في المشاهدات التالية:

رابعاً - ينابيع مياه عذبة

تنحدر عدة ينابيع مياه عذبة من مرتفع الدبجيات المطل على هذا المرسى الرملي ، بالإضافة إلى ينابيع أخرى لا زالت تتفجر من الأرض عند شاطىء


المخطط - ١٢ - ٣
عين الرمانة ⑧
عين مطالب ⑥
عين رأس النبع ⑤
عين اللطيفة ④
عين التمرة ⑦
شاطئ تلول البحر ①
مرسي ⑨
امتداد بحري قديم ⑩
خطام سفن حديثة ⑪
مرسى الدبجيات ③
ميناء القصب ⑫
امتداد رأس اللاذقية الصخري نحو الجنوب ②
المقياس
(مرسى الدبجيات)
N

هذا المرسى مباشرة ، مما كان يؤمن مياه الشرب التي كانت تقصدها السفن القديمة ، لهذه الغاية . ويلاحظ أن بعض هذه الينابيع تقع تقريباً على خط مستقيم واحد ، وتقل غزارتها تباعاً من الشمال إلى الجنوب طرداً مع ارتفاع منابعها في منحدر هذا التل الصخري ، وهذا غير مألوف في الينابيع الجوفية . . ! ! وتأخذ هذه الينابيع أسماء مختلفة ، ولا شك أن بعضها قديم متوارث ، وهي :

١ ـ عين المقيطيعة (الموقع رقم ـ ٤)

كانت تنحدر مياه هذه العين من جنوب هضبة الدبجيات ، وتصب على صخر الحافة الشرقية لهذا المرسى ، ولكن تمديد خط سكة الحديد في هذه المنطقة قد طمست معظم ملامحها ، التي كانت على ما يظهر تندفع من شق صخري ، ولم يبق من آثارها إلا بعض الرطوبة ، التي تبلل الطريق الحديث الذي تم شقه في الآونة الأخيرة ، للوصول إلى شاطىء هذه المرسى . مع العلم ، أنه يوجد حالياً عين ماء ، تأخذ نفس الإسم ، وتتفجر من صخر منحدر هذه العين ، عند شاطىء البحر .

٢ ـ عين رأس النبع (الموقع رقم ـ ٥)

ماتتصف به «عين المقيطيعة» من حيث التوضع الطبيعي وجريان المياه ، ينطبق تماماً على «عين رأس النبع» إلا أن المياه هنا أكثر غزارة . ويتم حالياً جمع مياه هذه العين ، في بركة إحدى المنازل المقامة على منحدر الدبجيات الشرقي ، قريباً من منبع هذه المياه .

٣ ـ عين عثمان (الموقع رقم ـ ٦)

لايزال بالإمكان مشاهدة مياه هذه العين من منبعها في منحدر الدبجيات ، إلى أن تمر تحت جسر سكة الحديد في هذا المكان ، لتصب مباشرة في البحر عند زاوية هذا المرسى الكبير .

٤ - عين التمرة (الموقع رقم - ٧)

يمكن تتبع مجرى مياه هذه العين المبني من حجارة منحوتة ، والذي كان يصب في خزان مياه قديم بالإمكان توزيع مياهه للسقاية والإستسقاء على السواء ، فقد كان منبع مياه هذه العين على ما يظهر قريباً من شاطىء هذا المرسى في يوم من الأيام .

٥ - عين الرمانة (الموقع رقم - ٨)

لايختلف مايمكن مشاهدته من بقايا عين التمرة كثيراً عما هو موجود في عين الرمانة ، سوى أن هذه العين كانت أكثر غزارة وتقع بعيداً عن الشاطىء القديم نحو الشمال ، لذلك يرجح أن الإستفادة من مياه هذه العين كانت للري أكثر منها للاستسقاء وخدمة السفن في هذا المرسى الكبير .

ومن المعروف تاريخياً أن مدينة اللاذقية كانت دائماً شحيحة بالمياه؛ فقد قام «مارك أنطونيو» بتمديد مياه (نبع العيدو) إليها بقناة مبنية من الحجر عام (٣٤) ق . م ، ويذكر رحالة انكليزي زار اللاذقية عام ١٨١٣ م أن سكانها يؤمنون الماء إمّا من الآبار أو من القرى المجاورة وخاصة من قرية «بسنادا» . وفي عام ١٩٢٣ م تم جر الماء إلى اللاذقية من نبع قرية «ديفة» التي تقع على بعد حوالي عشرين كيلو متراً منها . وفي عام ١٩٥٣ م جُرّت مياه بئرين من قرية «دمسرخو» . وعام ١٩٦٣ م تم جر مياه آبار ارتوازية من موقع الدعتور ، إلى أن تم مؤخراً إيصال مياه نهر السن التي وصلت إلى اللاذقية لأول مرة بتاريخ ١٩٧١/١١/١٧ م[٤٩] .

ونعلم أيضاً ، أن ينبوع مياه آخر مشابه إلى ينابيع مرسى الدبجيات الخمسة هذه ، كان ينحدر من الهضبة التي كان يشغرها مبنى رئاسة مرفأ اللاذقية سابقاً ، ليصب في البحر عند الزاوية الشمالية الشرقية من حوض مرفأ اللاذقية الداخلي . وكان يستفاد منه في الإستسقاء وتزويد السفن بالمياه

٤٩ - جبرائيل سعادة ، المختصر في تاريخ اللاذقية ، المؤسسة الشرقية للطباعة والصناعة ، سنة - ١٩٨٤ م ، ص : ١٧ ، ٤٠ ، ٥٠ ، ٥٦ ، ٥٧ .

العذبة حتى عهد قريب جداً . وقد تبين فيما بعد ، لدى توسيع أرصفة حوض ميناء اللاذقية الداخلي في هذا المكان ، وإزالة المرتفع والبناء المذكور ، أن هذا الينبوع لم يكن إلا فرعاً من القناة الحجرية لتوصيل مياه «نبع العيدو» إلى ميناء اللاذقية من العصر الروماني . ومن جهة ثانية ، فإن حفريات أساسات الأبينة الحديثة في مناطق مختلفة من مساحة مدينة اللاذقية القديمة ، تكشف لنا من حين إلى آخر عن أقسام هذه القناة الحجرية التي لا زالت تتفجر منها المياه بغزارة ، وقد تثنى لنا مشاهدة هذه الآثار والحوادث اكثر من مرة . كما أن تكرار مشاهدة مجارير المياه الفرعية المصنوعة من الفخار ، يدل على وجود شبكة مياه كبيرة كانت تغذي مختلف أقسام المدينة . وهذا ما يحملنا على الإعتقاد ، أن ينابيع مياه منحدر الدبجيات التي تنحدر من أعلى ليست إلا فروع ثانوية من قناة حجرية رئيسية ، كانت تغذي مرسى الدبجيات بالمياه العذبة ، تماماً كما كان الحال في ميناء اللاذقية . وهذا ما يؤكد على أهمية هذا المرسى الكبير ، ويرجح أن أية تنقيبات أثرية قد تنفذ مستقبلاً في هذه المنقطة لا يتوقع لها أن تسفر إلا إلى ما توصلنا إليه ، بالمقارنة وبما هنالك من معلومات ، في إظهار دور هذا المرسى وكشف هوية هذه الينابيع . مع العلم ، أن بعض الينابيع الجوفية قليلة الغزارة ؛ مثل عين «مغارة البزاز» وعين «سينلكس» وعدة ينابيع ثانوية أخرى كان بالإمكان مشاهدتها ، ولا زالت الفرصة سانحة للشرب من مياه بعضها ، عند الرأس مباشرة وقريباً من شاطىء البحر .

هـ - ممر سري (الموقع رقم - ٩)

عُثر مؤخراً ، إثر حفريات حديثة في هذا الموقع ، على مقطع من ممر سري ، متوسط مقطعه (٢×١) م . يبدأ من فتحة مغلقة في منتصف هضبة الدبجيات ، ويمتد أسفل الطريق الحالي نحو الشرق ، ليؤدي على ما يظهر إلى مكان غير محدد بعد ، في منحدر الحافة الصخرية المطلة على هذا

المرسى . مما يدل على أن هذا النفق ، لم يكن يوماً إلا ممراً سرياً ومخرج طوارىء للأبنية والتحصينات التي كانت قائمة على هذه الهضبة ، في يوم ما من العهد الروماني . كما يشير ذلك ، إلى أهمية هذا المرسى الكبير ، واستمرار استخدامه ، منذ أقدم العصور .

سادساً - امتداد بحري قديم (الموقع رقم - ١٠)

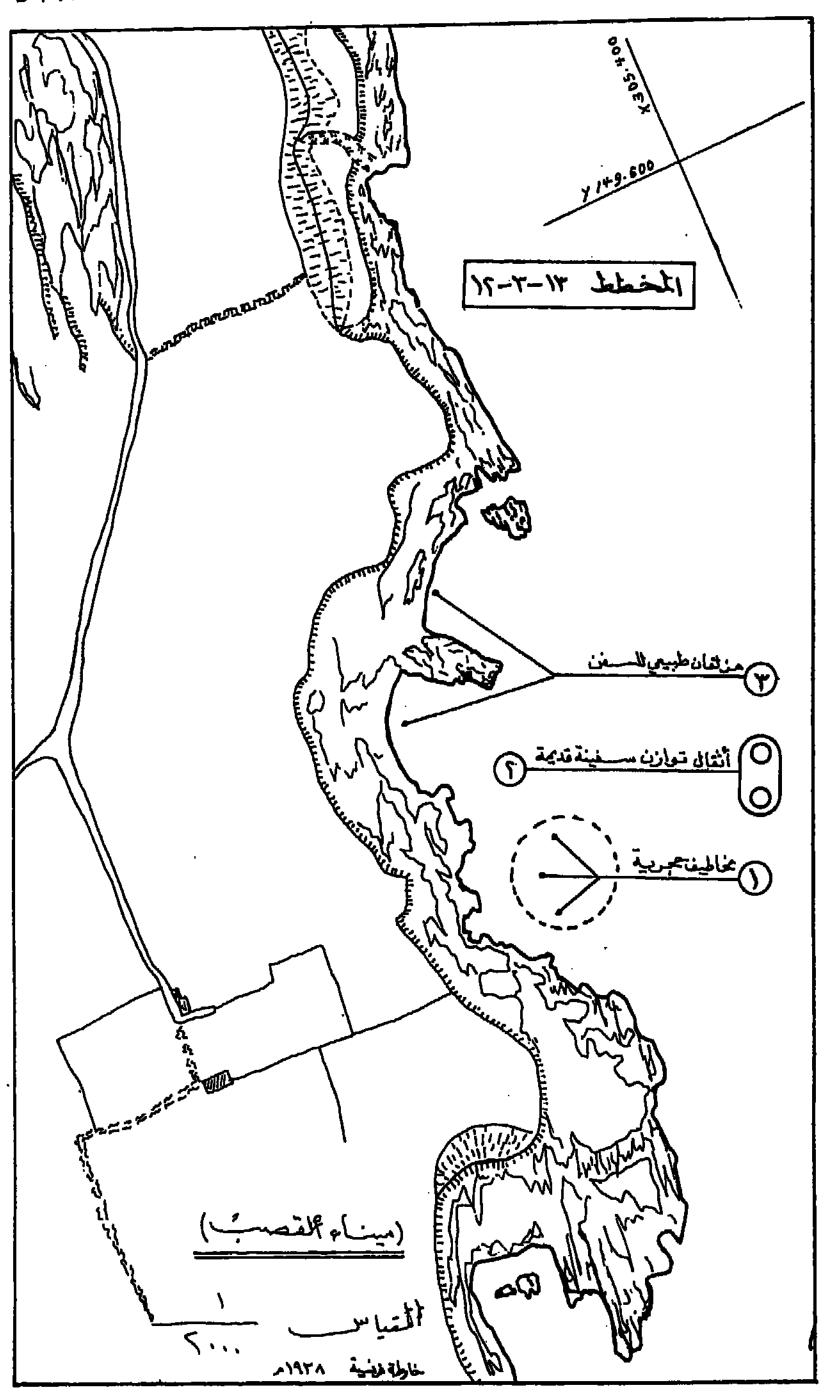
تشير كل الدلائل إلى أن الشاطىء الحالي في هذه المنطقة ، كان يمتد كثيراً إلى الداخل بكامل مساحة الأرض المستوية حتى عين التمرة . ولربما كان البحر يتوغل في البر ليصل إلى عين الرمانة أو أبعد من ذلك بكثير ، بدليل إمكانية العثور على كسر الفخار في أية حفرية تتم في هذه المساحة المنخفضة من الأرض . لذلك ، فإن توقع العثور على أية إنشاءات بحرية ، وإمكانية البحث عن آثار بحرية مدفونة ، يمكن أن يؤتي ثماره بتوجيه الأنظار وتركيز الجهود ، في كشف هذه البقعة من الرمال التي كانت يوماً من الأيام مساحة مائية في هذا المرسى الكبير .

سابعاً - حطام سفن حديثة (الموقع رقم - ١١)

لايزال بالإمكان مشاهدة بعض بقايا حطام مراكب خشبية حديثة في هذا المكان ، بعضها قد لقي المصير المحتوم إثر عاصفة هوجاء وسُحبت قسراً إلى هذا الشاطىء ، وإحداها على الأقل قد تم الإستغناء عنه مؤخراً وهُجر في هذا المكان عن عمد ، ثم نُفذ تحطيمه فيما بعد للاستفادة من خشبه وتجهيزاته في أغراض أخرى . ولهذا ، فإن وجود بقايا حطام سفن قديمة قد غمرتها رمال هذا الشاطىء ، أمر بدهيّ وكبير الاحتمال .

ثامناً - ميناء القصب (المخطط - ١٣ - ٣ - ١٢)

هي «مينة القصب» كما يسميها الصيادون ، ولكنها ليست في الواقع إلا مرسى طبيعياً وخليجاً صغيراً أكثر أمناً في مرسى كبير، ولا زالت مستخدمة من قبل الفلك والزوارق حتى الآن . وإن كان من المتوقع أن يُستخدم المرسى



المخطط ١٣-٣-١٢
X 305.400
Y 149.600
٣ مرفأ طبيعي للسفن
٢ أثقال توازن سفينة قديمة
١ مخاطيف حجرية
(ميناء القصب)
المقياس ١ / ٢٠٠٠
خارطة فرنسية ١٩٣٨م

الكبير كما يتبين لنا للسفن الكبيرة فقط ، فإن هذا المرسى الصغير على ما يظهر قد رست فيه السفن الصغيرة منها والكبيرة على السواء ، ويؤكد ذلك المشاهدات البحرية التالية:

١ - مخاطيف حجرية (الموقع رقم - ١)

ينتشر حول هذا الموقع نماذج مختلفة من مخاطيف حجرية ، يبلغ متوسط أبعاد أكبرها (١٢٥×٦٠×٥٠) سم ، ويتراوح وزنها من (٨٠٠ - ١٠٠٠) كغ ، وهي من ذات الثقب الواحد . وإن كانت المخاطيف الحجرية الأخرة ، من ذات الثقبين والثلاثة ، القديمة منها والحديثة ، يمكن مشاهدتها بكثرة في كامل اتساع هذا المرسى ، فإن المخاطيف الكبيرة التي يزيد وزنها عن وزن مرساة «أوغاريت» الشهيرة (٥٠٠) كغ ، لم نجد مثيلاً لها في أي من الموانىء القديمة ، ولا في البحر المفتوح ، على طول ساحل القطر العربي السوري .

٢ - أثقال توازن سفينة قديمة (الموقع رقم - ٢)

يشاهد في هذا المكان مجموعتان من أثقال توازن «صابورة» السفن القديمة ، وهي عبارة عن حجارة صغيرة بعضها مشذب الحواف وبعضها الآخر غير ذلك ، وتتراكم فوق بعضها بشكل ملفت للنظر . وهذا يحمل على الاعتقاد ، أن هذه الشحنة التي كانت تحملها السفن عوضاً عن البضاعة ، عندما تُضطر إلى الإبحار بدون حمولة ، هي لسفينة واحدة . ولكن وجود كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية وبعض أجزاء من الأمفورات الرومانية واليونانية بين هذا الركام وتميز كل منهما ، يدل على أن هذه الأوزان تخص سفينتين ، كل منهما من عصر آخر .

٣ - مزلقان للسفن (الموقع رقم - ٣)

هو مزلقان طبيعي ، كانت تستخدمه السفن القديمة على ما يظهر دون بقية أقسام هذا المرسى ، ولا زال مستخدماً لنفس الغاية بالنسبة للفلك

والزوارق ، حتى الآن . مع العلم ، أن نماذج مختلفة من كسر الفخار يمكن انتشالها من قاع هذا الميناء ، مما يدل على قدم استخدام هذا المرسى الطبيعي المستمر حتى الوقت الحاضر ، وخاصة في الرياح والأمواج الغربية والشمالي الغربية .

الفصل الحادي عشر

مرافق اللاذقية البحرية

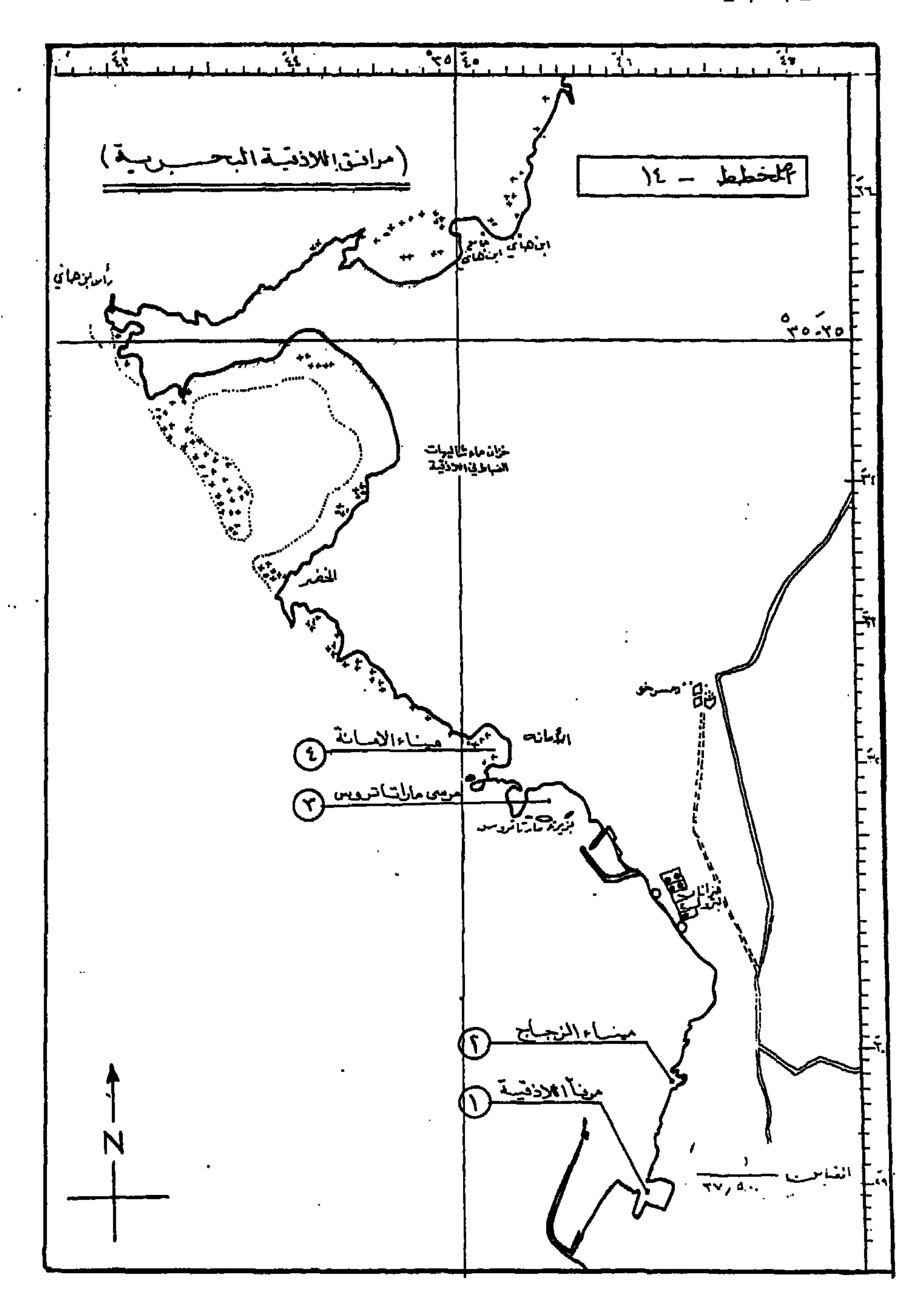
(المخطط - ١٤)

أولاً - لمحة تاريخية

لاشك في أن اللاذقية مدينة عريقة ، وذات تاريخ موغل في القدم ؛ فهي تقع على خليج طبيعي شبه مغلق ،وفي موقع بحري هام جذب إليها البحارة منذ أقدم العصور . ونعلم أن الفينيقيين قد أنشأوا ثغورهم على هذا الشاطىء منذ وطأت أقدامهم هذه الأرض ، وكان هذا دأبهم الدائم أينما حلوا .وقد حملت سفنهم مختلف البضائع ، وأقلعت من صيدا وبيبلوس وأرواد وأوغاريت وغيرها ، تنقل تجارتهم بسرية تامة إلى أراض بعيدة ، وكانت سفنهم دائماً هي الأحسن وموانئهم الأفضل تجهيزاً .

وإن كانت «راميتا» هي أقدم ما نعرفه من أسماء مدينة «اللاذقية» ، حسب ما يخبرنا بذلك جغرافي بيزنطي من القرن الخامس ميلادي ، نقلاً عن كتاب وُضع قبله بحوالي أربعة قرون ، ويقر صاحبه أنه ليس سوى الترجمة اليونانية لتاريخ كان قد كتبه كاهن كنعاني ، عاش في بيروت حوالي القرن الحادي عشر قبل الميلاد . فإن كلمة «ياريموتا» المذكورة في رسائل «تل العمارنة» ، قد لا تعدو كونها الإسم الحقيقي «راميتا» لهذه المدينة . وقد أخطأ الكاتب الترجمة ، لأنها تشير إلى مكان مأهول يقع على الساحل الفينيقي شمالي «أرواد» ، وهو ليس في الواقع إلا مرفأ مدينة «اللاذقية» القديم ، وهذا ما سيتأكد لنا فيما بعد .

إذن ، عُرفت «اللاذقية» بأسماء عديدة . لقد سماها الفينيقيون في البداية


(مرافق اللاذقية البحرية)
المخطط - ١٤
رأس ابن هاني
ابن هاني
الخضر
الأمانه
٤ ميناء الامانة
٣ مرسى مارتاتروس
جزيرة مارتاتروس
٢ ميناء الزجاج
١ مرفأ اللاذقية
N
المقياس ١ / ٣٧٥٠٠
٣٥-٢٥ ٥

«ياريموتا» أو «راميتا» . ثم حملت في العصر الحديدي اسم «مزبدا» ، الذي له غالباً علاقة بزبد البحر . وأطلق عليها اليونان لاحقاً اسم «لوكية أكتيه» ؛أي الشاطىء الأبيض ، لقربها على ما يظهر من ميناء البيضاء «لوكس ليمون» ، أو المقصود بذلك «مينة القصب» في مرسى الدبجيات الكبير ، لوجود الصخور الكلسية البيضاء التي تميز حافة هذا المنحدر ، عن بقية أقسام رأس اللاذقية الممتدة في البحر . وفي العصر الهلنستي بنى «سلوقس نيكاتور» عام ٣٠٠ ق . م مدينة على الرأس الممتد في البحر ، والذي كانت «راميتا» القديمة تحتل مرتفعاً على طرفه الغربي ، سماها «لاوذكية» تيمنا باسم والدته . وعندما فتحها العرب على يد «عبادة بن الصامت الأنصاري» عام ٦٣٧ م سموها «لاذقية» ، ومن ثم «لاذقية العرب» لتمييزها عن المدن التي تأخذ نفس الإسم . وإن دعاها الصليبيون «لاليش» خلال فترة احتلالهم لها منذ استولوا عليها عام ١١٠٨ م ، إلا أنه عاد الاسم العربي إليها بخروجهم منها ، وبقيت تعرف باسم «لاذقية العرب» حتى اليوم . هذا ، وتشير المصادر إلى أن مدينة «راميتا» القديمة ، كانت عبارة عن قرية صغيرة مبنية على تل صخري تبلغ مساحة سطحه حوالي هكتار ونصف ، كان ينتصب جنوب الحوض القديم «البحيرة» للمرفأ ، قبل أن تزيله أعمال توسيع حرم المرفأ الحديث وتسويته . وقد عُثر في هذا التل على كسر فخارية تعود إلى عصر البرونز الحديث (١٦٠٠ - ١٢٠٠) ق . م . كما أن الكسر الفخارية المكتشفة تبين أن قرية «راميتا» ، كانت لا تزال تحتل نفس التل المذكور في العصر الحديدي ؛ من القرن الثاني عشر حتى مطلع القرن الرابع قبل الميلاد . وفي كلا الحالتين ، تشهد اللقى الفخارية المكتشفة على اتصال كان قائماً بينها وبين العالم الإيجي في عصر البرونز الحديث ، وفي العصر الحديدي .

أما ماتذكره الوثائق عن ميناء هذه المدينة القديمة ، فلا يعدو وصفه بأنه حوض صغير من العهد الفينيقي ، قد أخذ أهمية في العهد اليوناني ، وقد

أخبرنا «استرابون» أنه كان ميناء ممتازاً وفي نهاية العصر الهلنستي ، اغتنم «دكران» ملك الأرمن ضعف السلالة السلوقية الحاكمة ، واستولى على قسم كبير من البلاد ، ويبدو أنه هو الذي جعل من «لاوذكية» المرفأ الرئيسي لسوريا الشمالية ، ومع بداية الحكم الروماني لسوريا في عام (٦٤) ق .م ، عانت المدن السورية ، وخاصة «لاوذكية» ، من الخلافات والإضطرابات التي كانت تنشب بين الأباطرة في روما ، وفيما بين القادة في المقاطعات ؛ ولكنها كانت تارة تستفيد وتارة اخرى تتضرر منها تبعاً لرجوح كفة من تنحاز إليه من القادة ، سواءً أكان المنتصر أو المهزوم في النهاية هذا أو ذاك . ففي عام ٤٧ ق .م ، منحها «يوليوس قيصر» بعض الإمتيازات ، لوقوفها بجانبه ضد خصومه . وفي نهاية عام ٤٤ ق .م ، انحازت «لاوذقية» إلى جانب «دولابيلا» ، فحاصرها «كاسيوس» براً وبحراً ، ودخلها فاتحاً عام ٤٣ ق .م ، بعد انتحار «دولابيلا» ، فنهبتها جيوشه ، ودمرت أحياءً بكاملها . وعندما عهدت «الحكومة الثلاثية» في روما إلى «مارك أنطونيو» بشؤون الشرق الأوسط ، بدأ بمحاربة «كاسيوس» وتمكن في عام ٤٠ ق .م من الاستيلاء على «لاوذقية» ، وتقديراً لموقفها أعلنها مدينة حرة وأعفاها من الضرائب ، وأقام فيها عام ٣٤ ق .م فترة من الزمن ، تم خلالها جر مياه نبع «العيدو» إليها بقناة مبنية من الحجر ، وكان لا يزال بالإمكان مشاهدة أحد فروعها في الزاوية الشمالية الشرقية من حوض المرفأ الداخلي حتى عهد قريب جداً ، وذلك قبل أن تكشف عنها عمليات التسوية في هذه المنطقة ، وتُزال هذه القناة من مكانها ، لتتفجر بين حين وآخر في أماكن مختلفة من أحياء مدينة «لاوذقية» القديمة . وفي عام ٢٠ ق .م ، زار الامبراطور الروماني «أوكتافيان» مدينة «لاوذقية» واهتم بتحسينها ، فكان لها مرفأ نشيط قد اشتهر بتصدير النبيذ الفاخر إلى الخارج ، وخاصة إلى الاسكندرية . وفي القرنين الأول والثاني ، كانت «لاوذقية» تصدر نقوداً مصنوعة من الفضة أو البرونز ، مما يدل على أهميتها ونشاط مرفئها المزدهر . وقد صور ذلك أحد

النقود في نهاية القرن الأول ، وهو يظهر منارة مرفئها العريقة ، التي كانت تنتصب عند مدخله ، وهي تعلو برجاً كبيراً . وخلال النزاع الذي نشب على عرش روما عام ١٩٤ م ، انحازت «لاوذقية» إلى «سبتموس سفيروس» ، فأقدم منافسه «بسينيوس نيجر» إلى احتلالها وتخريبها . ولكن بعد أن انتصر «سفيروس» على خصمه ، أراد أن يكافىء المدينة على موقفها ، فمنحها شرف «المتروبولس» ؛ أي المدينة الرئيسية ، والإمتيازات التي للمدن الرومانية ، وخصها بهبة سنوية من الحنطة . وهكذا أصبحت «لاوذقية» مرفأً دولياً ، وضُربت النقود باسمها مجدداً في هذه الفترة ، وكانت تحمل رسم سفينة محملة بالحنطة ، تمر بجانب منارتها ، وهي تناور لدخول الميناء .

وقد دلت الإكتشافات الأثرية ، أن «لاوذقية» كانت تحتل كامل مساحة الرأس في العصر الروماني ، وأن مقبرة كبيرة جداً كانت تمتد شمالي المدينة .

لاشيء يُذكر في العصر البيزنطي ، سوى أن زلزالاً قوياً ضرب «لاوذقية» في ٢/١/٥٢٩ م ، ودمر قسماً كبيراً منها ، وسبب مقتل سبعة آلاف وخمسمائة نسمة . ويُستدل من الآثار التي تظهر من حين إلى آخر ، أن القسم الجنوبي من الرأس ، لم يكن مأهولاً في القرون الوسطى .

دخل القائد العربي «عبادة بن الصامت الأنصاري» مدينة «لاوذقية» فاتحاً عام ٦٣٧ م ، وبذلك اتخذت «لاوذقية» طابعها العربي ، واطلق عليها إسم «لاذقية العرب» ، لتمييزها عن المدن الأخرى التي كانت لا تزال في مناطق يحتلها البيزنطيون . وفي عام ٧١٨ م ، أغار البيزنطيون على «اللاذقية» من البحر ، وألحقوا بها الخراب والدمار ، فأمر الخليفة «عمر بن عبد العزيز» بإعادة بناء ما تهدم وتحصين المدينة . ثم تعرضت إلى زلزال مدمر في عام ٨٥٩ م ، هدم معظم أبنيتها ، وأودى بعدد كبير من الضحايا .

تولى «يوسف بن ابراهيم التنوخي» على «اللاذقية» عام ٨٦٣ م ، وظلت المدينة تحت حكم التنوخيين ، إلى أن قامت دولة الحمدانيين في «حلب» عام ٩٤٤ م ، وشمل حكمهم اللاذقية . وفي ذلك الحين ، هاجم الامبراطور

البيزنطي «نقفور» الساحل واستولى على اللاذقية ، لتصبح من جديد تحت الحكم البيزنطي عام ٩٦٨ م .

وحدث في عام ٩٩٢ م أن ضرب المنطقة زلزال هائل كاد يمحو مدينة اللاذقية من عالم الموجود ، ولكن سرعان مااسترجعها المسلمون من يد البيزنطيين ، وأعيد بناؤها من جديد في عهد بني عمار ، ثم تبعت لفترة قصيرة إلى أمراء بني منقذ أصحاب قلعة «شيزر» ومن بعدهم تسلمها السلطان السلجوقي «مالك شاه» عام ١٠٨٦ م ، وبقيت في أيدي السلجوقيين حتى قدوم الفرنج .

حاول الصليبيون اعتباراً من عام ١٠٩٧ م ، الاستيلاء على اللاذقية أكثر من مرة ، ولكن باءت جميع محاولاتهم بالفشل ؛ فكانوا تارة يهاجمونها أو يحاصرونها ، وأحياناً يحتلونها بصورة مؤقتة ، أو يستعملون مرفأها . وفي هذه الفترة ، تسارع البيزنطيون والصليبيون للإستيلاء على المرفأ والمدينة ، وتنازع الإيطاليون فيما بينهم للسيطرة عليها ، فالبيزيون كانوا في اللاذقية عام ١٠٩٩ م ، تحت حكم «ديامبرتو» أرشيدوق بيزا ، واستلمها الجنويون عام ١١٠٠ م ، لتعود ثانية إلى البيزيين عام ١١٠٨ م ، وكان لهم حيٌّ واسع قرب المرفأ بجانب شارع القناصل الذي كان يوصل من المدينة إلى المرفأ ، إلى أن استولى عليها أمير انطاكية «تانكرد» في العام نفسه ، فضمها إلى إمارته التي امتدت من اسكندرون حتى قلعة المرقب . وفي عام ١١٣٦ م ، حرر جيش «عماد الدين الزنكي» بقيادة الأمير «سيف الدين أسوار» مدينة اللاذقية ، وأسر من الفرنج وغنم كثيراً وعاد بهم إلى حلب . وفي كل من عام ١١٥٧ م وعام ١١٧٠ م ، حدث زلزال قوي جداً في سوريا الشمالية ، وألحق أضرار جسيمة في اللاذقية ، وغيرها من المدن .

حرر صلاح الدين الأيوبي مدينة اللاذقية من الصليبيين في ١١٨٨/٧/٢٣ م ، وقد سببت المعارك التي دارت آنذاك بعض الأضرار بالمباني ، فقام ابن أخيه «مظفر تقي الدين» ، الذي تسلم أمور اللاذقية بعد

رحيل الجيش العربي قاصداً قلعة « صهيون» بإعادة بناء ما تهدم منها ، وحصن القلعتين ، وحسن المدينة . وفي عام ١١٩١ م حاول « بوهيموند» أمير انطاكية استرجاع اللاذقية ، لكنه رد على أعقابه وباءت مساعيه بالفشل الذريع ، بسبب بسالة السكان والقوات الأيوبية ، فعاد أدراجه إلى انطاكية وقد تكبد خسائر كبيرة .

واستلم الملك «الظاهر» الحكم عام ١١٩٧ م ، بعد وفاة والده «صلاح الدين الأيوبي» ، وكانت «اللاذقية» تتبع إلى مملكته في حلب . وقام بنفس العام «بوهيموند الثالث» بمهاجمة اللاذقية وجبلة من البحر ليأخذهما على حين غرة ، ولكنه فوجيء بالاستعداد الكبير فيهما فحول سفنه إلى بانياس ، ولما لم يتحقق هدفه عاد أدراجه من حيث أتى . وفي عهد الملك «الظاهر» ، تم تحسين مدينة اللاذقية ، فبنى فيها الفنادق ، ودور العبادة ، والحمامات . وإلى هذه الفترة ، يعود بناء مئذنة الجامع الكبير فيها ، كما يتبين من كتابة مؤرخة في عام ١٢١١ م ، ولا زالت موجودة على جدار واجهته عند المدخل حتى تاريخه .

وفي عام ١٢٠٣ م ، هاجم بعض الصليبيين المتطرفين المنطقة الساحلية ، فتصدى لهم الملك «المنصور» ملك حماه ، وهزمهم عند اللاذقية ، وقتل منهم الكثير . وفي عام ١٢٠٤ م و ١٢٠٥ م ، خرج الصليبيون من طرابلس وشنوا غارة على جبلة واللاذقية ، فقتلوا عدداً كبيراً من السكان وغنموا وسبوا ، وتوالت غاراتهم واشتدت ، مما حدا بالملك «الظاهر» إلى إرسال حملة كبيرة من حلب ضد قلعة المرقب .

لايُعرف بالضبط متى استعاد الصليبيون اللاذقية ؛ ففي عام ١٢٢٣ م ، كانت حسب ما تذكره المصادر لا تزال بيد العرب ، بينما في عام ١٢٦٠ م كانت تحت حكم الفرنج .

وفي ١٢٨٧/٣/٢٢ م ، حدث زلزال عنيف في اللاذقية وألحق أضراراً جسيمة فيها ، وخاصة في تحصينات المرفأ ولاسيما في البرج الكبير فاغتنم

السلطان «قلاوون» هذه الفرصة ليحرر اللاذقية ، وأرسل حملة بقيادة الأمير «حبسان الدين طرنطاي» ، فاستولى على المدينة بعد أن حاصرها ، وقد استسلم له الصليبيون بتاريخ ١٢٨٧/٤/٢٠ م .

وإلى هذا الحد من تتبع تاريخ اللاذقية ، فإن المصادر لا تشير إلى زمن إنشاء التحصينات ، التي كانت تحمي المدينة في القرون الوسطى . فقد كان هناك قلعتان تعلوان الهضبة التي تعرف حالياً باسم «القلعة» ، وبرج كبير ينتصب عند مدخل الميناء . وكان يتم إغلاق مرفأ اللاذقية القديم بسلسلة من الحديد ، تصل بين البرج الكبير وبين برج آخر في الجهة المقابلة من المدخل ، فلا تسمح للسفن والمراكب بالدخول إليه أو الخروج منه ، إلا إذا أنزلت هذه السلسلة إلى القاع .

أما في النصف الأول من القرن الرابع عشر ، فلم يكن يُعرف شيئٌ عن وضع المدينة ، إلا مما كتبه عنها الرحالة والجغرافيون العرب ، الذين زاروها أو سمعوا عنها شيئاً من الأخبار . ويستنتج من مؤلفاتهم ، أن مرفأها كان بحالة جيدة ، وأنه بقي يحتفظ بالسلسلة المربوطة عند مدخله .

وفي محاولة يائسة ، حاول الصليبيون المتمركزون في جزيرة قبرص ، شن هجوم على الساحل السوري ، بقيادة «بطرس لوزينيان» ، عام ١٣٦٣ م . فقاموا بإنزال في اللاذقية وأحرقوها ، لكنهم لم يستطعوا توطيد أقدامهم فيها ، فرُدوا على أعقابهم خائبين خاسرين .

وعندما زار السلطان الأشرف «أبو النصر قاتباي» مدينة اللاذقية عام ١٤٧٧ م ، كانت أبنيتها لا تزال متهدمة ، وشاهد فيها حمامات ومطحنة هوائية ، وكان المرفأ يتسع آنذاك داخل السلسلة إلى سبع سفن .

وعلى إثر معركة مرج دابق التي دارت في ١٥١٦/٨/٢٤ م ، وتغلب فيها السلطان «سليم الأول» على المماليك، أصبحت سوريا جزءاً من الدولة العثمانية . وتذكر المصادر ، دون أن توضح الأسباب بدقة ، أن اللاذقية كانت في حالة خراب ، خلال العصر العثماني ويبدو أن معاناة المدينة في

العهود السابقة ، من زلازل ومعارك وغزوات قد جعلتها في هذه الحالة ، وقد تقلص المرفأ من حيث الأهمية في العهد المملوكي والعثماني ، ولم يكن سوى حوض صغير دون أية أهمية تذكر .

ولكن المدينة استعادت بعض الأهمية في القرن السابع عشر ، بسبب تصديرها التبغ المعروف باسم «الدخان أبو ريحة» إلى الخارج ، وخاصة إلى دمياط في مصر ، اعتباراً من عام ١٧٤٥ م . ويذكر أحد الرحالة الفرنسيين ، الذي زار اللاذقية عام ١٧٨٤ م ، أن المدينة تقوم بتجارة واسعة بالتبغ ، ويقدر أن عدد سكانها كان يتراوح بين أربعة وخمسة آلاف نسمة .

وتوالت الكوارث من جديد على اللاذقية الواحدة بعد الأخرى ؛ ففي تمام الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم ٢٩/٤/١٧٩٦ م ، حدث في اللاذقية زلزال هائل هدم معظم أبنيتها ، وتضرر بنوع خاص القسم الذي كان يمتد من منتصف المدينة حتى البحر . وفي عام ١٨٢٢ م ، تكرر حدوث زلزال قوي جداً في اللاذقية ، سبب أضراراً كبيرة في الأبنية ، وهدم قسماً من برج المرفأ فتراكمت أنقاضه عند المدخل ، واصبح ضيقاً وعسيراً على دخول السفن وخروجها . وفي هذه الفترة ، يمكن معرفة حالة المدينة ، وما آلت إليه بعد كل هذه الكوارث ، مما يرويه رحالة فرنسي مكث في اللاذقية عام ١٨٣١ م ، وزائر أمريكي مر بها أكثر من مرة بين عامي ١٨٤١ م و ١٨٤٥ م .ومايمكن استخلاصه ، أن المدينة كانت بعيدة عن البحر ، تفصلها عنه مساحة واسعة من كروم الزيتون ، والبساتين . ويدل هذا ، على أن القسم الغربي الذي هدمه زلزال عام ١٧٩٦ م بقي غير مأهول ، وأن المدينة أصبحت على ما يظهر تحتل فقط القسم الشرقي من الرأس . أما حي المرفأ فكان مستقلاً وبعيداً عن المدينة ، وكان عدد سكانها يبلغ حوالي ستة آلاف نسمة فقط .

ومن مصدر يعود إلى سنة ١٨٦١ م ، يتبين أن مرفأ اللاذقية كان مرتبطاً بخطوط شبه دورية مع عدد من الموانىء مثل الإسكندرية ، ورودس ،

وإزمير ، ومرسين ، وقبرص ، وغيرها من موانىء شرقي البحر المتوسط . وتعود فترة الانتعاش هذه ، على ما يظهر إلى الازدهار ، الذي بلغته مدينة «حلب» خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر ، لوقوعها على طريق القوافل بين الشرق والغرب ، قبل افتتاح قناة السويس عام ١٨٧٠ م . ويتبين من مصدر آخر ، أنه خلال عام ١٨٧٢ م دخل إلى مرفأ اللاذقية (١١١) باخرة و(٦٧٦) مركباً ، أما البضائع المصدرة فكانت تشمل التبغ والقطن والحبوب والإسفنج .

وبلغ عدد سكان اللاذقية ، عام ١٨٩٣ م ، (٢٢٠٠٠) نسمة . وفي عام ١٩٠٥ م شجع متصرف المدينة «شكري باشا» الأهالي على توسيع رقعة مدينتهم ، ببناء دار «السرايا» في القسم الغربي من اللاذقية ، ليتم وصلها مع المرفأ ، وكان الأمر .

غادر اللاذقية آخر الموظفين الأتراك في ١٩١٨/١٠/٩ م ، وقامت على الأثر حكومة محلية مؤقتة في السرايا أعلنت أنها تابعة للحكومة التي كان يرأسها «الملك فيصل» ، ولكن سرعان ما وصل الضابط الفرنسي «دي لاروش» على متن بارجة إلى مرفأ اللاذقية بتاريخ ١٩١٨/١١/٥ م ، فاحتلها ، واستلم منصبه حاكماً للمنطقة .

وارتفع عدد سكان اللاذقية في مطلع عهد الإنتداب الفرنسي ، إلى خمسة وعشرين ألف نسمة ، وتم خلاله جر مياه نبع قرية «ديفة» إلى المدينة . أما الأعمال التي تمت في المرفأ من سنة ١٩٣٠ م لغاية ١٩٣٢ م فلم تعط النتيجة المطلوبة . وبالرغم من أن هذه الإصلاحات ، قد أمنت أرصفة وسمحت بتنظيف الحوض ومدخله من الأنقاض المتراكمة منذ زلزال عام ١٩٢٢ م ، إلا أن عدم بناء مكسر يحمي المرفأ من العواصف ، جعله غير صالح لرسو السفن الكبيرة ، لذا انحصر استخدامه على المراكب والبواخر الصغيرة .

غادر اللاذقية آخر جندي من جيوش الاحتلال الفرنسي بتاريخ ١٩٤٦/٤/٦ م ، والإنجازات التي نُفذت في اللاذقية بعهد الإستقلال

عديدة ولايمكن حصرها ، ولا شك أن إنشاء المرفأ الحديث كان من أكثر العوامل تأثيراً على نمّو المدينة وازدهارها ، فقد صَدَرَ بتاريخ ١٢/٢/١٩٥٠ م القانون رقم (٣٨) القاضي بإحداث «شركة مرفأ اللاذقية» وأوكل إليها إنشاء المرفأ ، فبوشر بالعمل على الفور وأنجزت الإنشاءات الرئيسية عام ١٩٥٦ م . ثم تقرر توسيع المرفأ وتطويره ، بوضع خطة عمل لتنفيذ الأعمال فيه على مرحلتين اعتباراً من عام ١٩٧٦ م ، وأصبح بذلك مرفأً دولياً كبيراً ، ولا زالت الإنشاءات التي لم تكتمل بعد جاري العمل بها حتى الآن .

وبهذا نكون قد أعطينا فكرة واضحة ومختصرة عن تاريخ اللاذقية ، وذكرنا بعض وقائع الأحداث الهامة وما تعرضت له المدينة وعانت من مآسي بشرية وكوارث طبيعية ، معتمدين في ذلك على مصادر عديدة[٥٠] ، لما فيها من أهمية بالغة في تعيين مواقع الإنشاءات البحرية القديمة التي لم يعد لها وجود ، وتحديد مراحل تاريخ هذا المرفأ ، وذلك استناداً إلى الشواهد البحرية التي كانت قائمة فيه حتى عهد قريب ؛ ولا يزال بالإمكان تتبع بعض آثارها أسفل بناء برج الإرشاد الحالي ، وما هنالك من صور ، وما تمدنا به الوثائق من معلومات . وبمقارنة ذلك بما نراه مثيلاً له في ساحل القطر العربي السوري ، يتحقق لنا الهدف من إجراء هذا البحث ، الذي يعتمد على دراسة المرافق البحرية والمشاهدات التالية:

---

٥٠ ـ اكتفينا في دراستنا هذه ، على المصادر التالية :

أ ـ د . سليمان قطاية ، نصوص من خيال الظل في حلب ، اتحاد الكتب العرب ، دمشق ـ ١٩٧٧ م ، ص : ٣٢ .

ب ـ جبرائيل سعادة ، المختصر في تاريخ اللاذقية ، المؤسسة الشرقية للطباعة والصناعة ، اللاذقية ـ ١٩٨٤ م .

ج ـ الأستاذ ماجد خير بك ، مختصر تاريخ جبلة ، مطبعة الساحل ، جبلة ـ ١٩٨٠ م .

ثانياً - مرفأ اللاذقية القديم
(المخطط - ١٤ - ١)

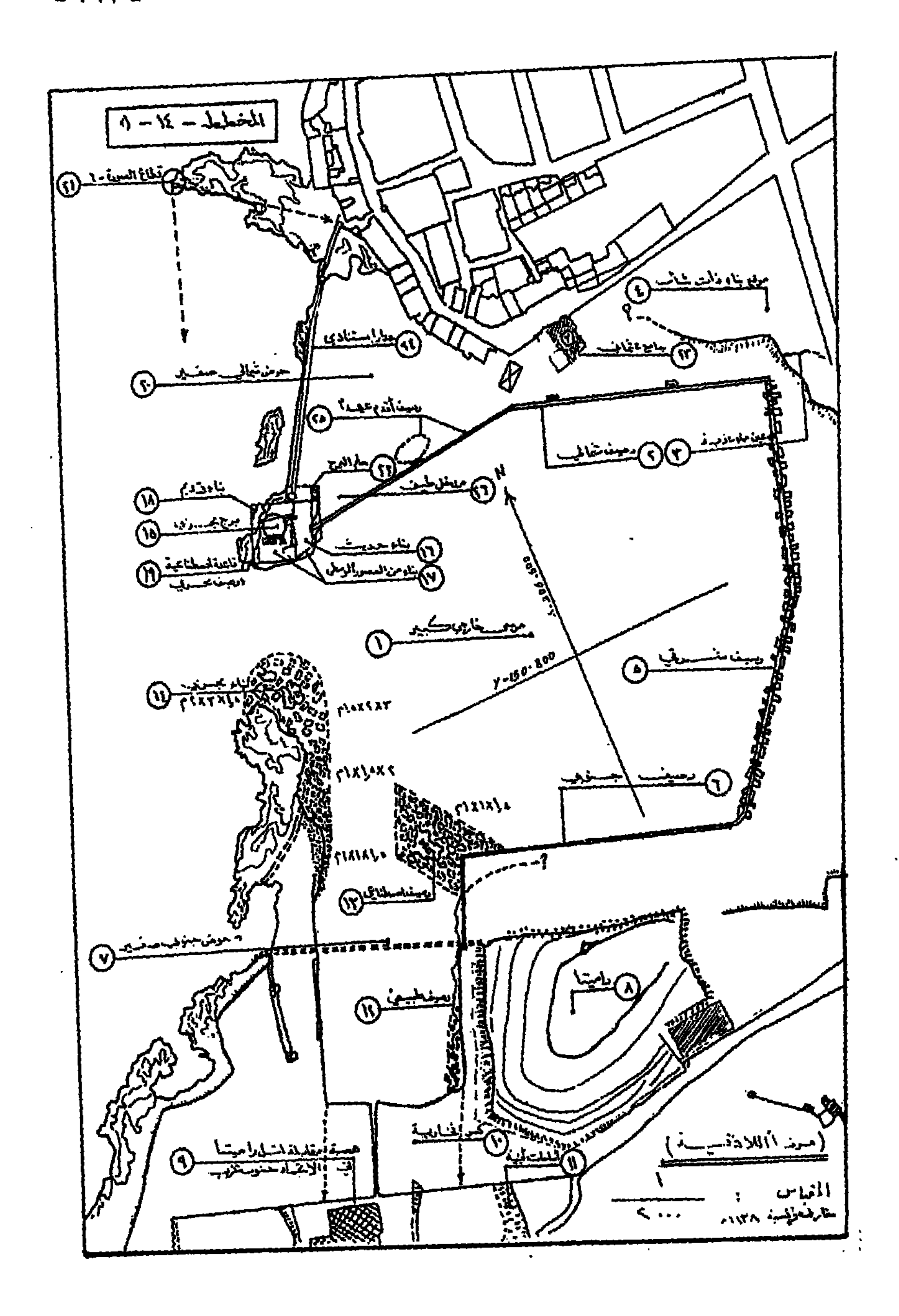
ترينا الصورة رقم (٤) منظراً عاماً لمدينة اللاذقية مع مرفئها القديم ، مأخوذة من الجو في عهد الانتداب الفرنسي عام ١٩٣٥ م ، وتبين لنا حالة المرفأ والوضع الذي كان عليه بعد تعزيله وتوسيعه والإصلاحات التي تمت فيه بين عامي (١٩٣٠ - ١٩٣٢) م ، حيث نشاهد فيه حوضاً صغيراً ، يشغره عدد لا بأس به من المراكب الشراعية وهي تقوم بمختلف الأعمال البحرية ، ومرسى خارجياً كبيراً شبه مغلق ترسو فيه سفينتان على المخطاف . وإلى شمال شرقه يوجد رصيف مجهز تراصف إليه سفينة وبعض الفلك الكبيرة منها والصغيرة ؛ وهو الوضع الذي كان عليه هذا المرفأ البحري القديم قبل أن تطمس معظم معالمه إنشاءات مرفأ اللاذقية الحديث .وكان بالإمكان تتبع كثيراً من المشاهدات الأثرية ؛ البحرية منها والبرية ، وهي :

١ - مرسى خارجي كبير (الموقع رقم - ١)

هو مرسى طبيعي ، قد تمت تسوية حوافه ، ليأخذ شكل مرفأ حديث ، أكثر ملاءمة وأمناً للسفن ، عما كان عليه . ونميز هنا ما يلي:

آ - رصيف شمالي (الموقع رقم - ٢)

كان هذا الرصيف يمتد في الأصل حتى حدود المرتفع من الأرض ، ولا يعرف أي شيء عن أية إنشاءات بحرية سابقة قبل إقامة الرصيف المجهز . ولكن كان بالإمكان التزود بالماء من عين ماء عذبة ، تنساب من أعلى المرتفع ، إلى هذه الزاوية من الرصيف (الموقع رقم - ٣) . وقد تبين فيما بعد ، إثر تنفيذ أعمال تسوية في هذا المكان ، أن هذه المياه ليست إلا عين مياه نبع «العيدو» التي تم جر فرع منها على ما يظهر بقناة مبنية من الحجر إلى هذا المرسى ، في العهد الروماني عام ٣٤ ق .م . كما ظهر في تلك الهضبة مجموعة كبيرة من الأعمدة الرخامية ، كانت على ما يظهر بناء ذات شأن



المخطط - ١٤ - ١
١ حوض خارجي كبير
٢ رصيف شمالي
٤ موقع بناء ذات شأن
٥ رصيف شرقي
٦ رصيف جنوبي
٧ حوض جنوبي صغير
٨ رامنتا
١٦ بناء حديث
١٧ بناء من العصور الوسطى
٢٠ حوض شمالي صغير
٢٣ جامع شافي
٢٤ جدار استنادي
(مرفأ اللاذقية)
المقياس
١
٢٠٠٠

(الموقع رقم - ٤) وله علاقة ملموسة بنبع الماء والمرسى القريب .

ب - رصيف شرقي (الموقع رقم - ٥)

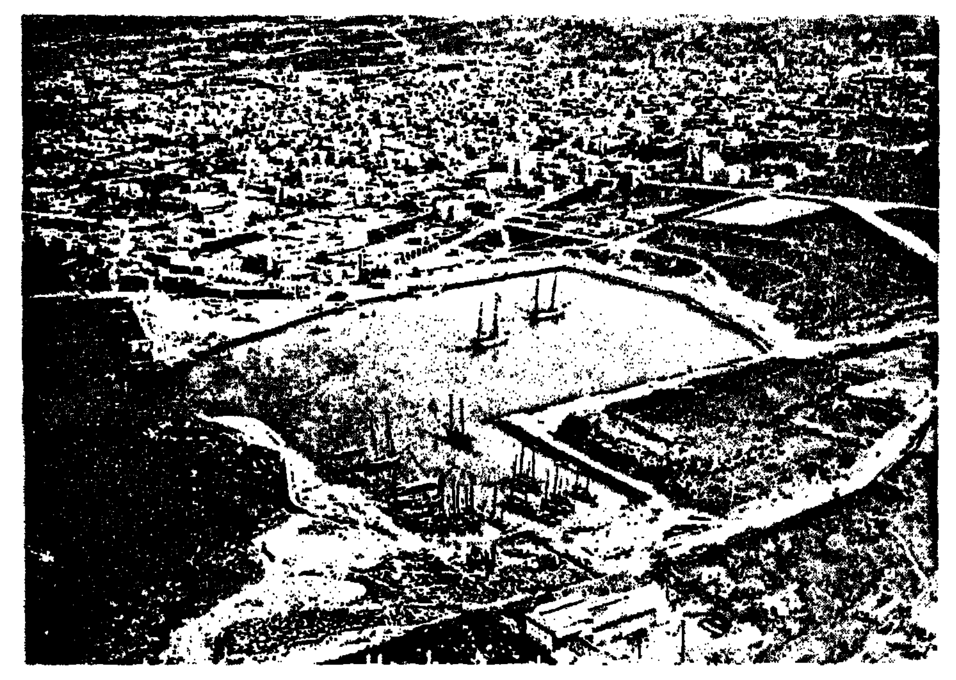
يظهر أن امتداد هذا الرصيف كان يصل حتى منحدر تل الملعب في هذه الناحية ، كما ترينا الصورة رقم (٤) . ولكن نجد نفس الرصيف في الصورة رقم (٥) المأخوذة للمرفأ عام ١٩٥٠ م ، وقد سويت حافته أكثر ودعم طرفه بحجارة إصطناعية من الإسمنت بطريقة الصب ، كان بإمكان السفن أن ترسو إليه بالمؤخرة للإنتظار أو الإصلاح ، فلم تكن الحاجة إليه ضرورية على ما يظهر في ذلك الوقت .

جـ - رصيف جنوبي (الموقع رقم - ٦)

كان عمق مياه منحدر هذه الحافة ضحلاً للغاية ؛ ولهذا كان من السهولة بناء جدار إستنادي على حافة البحر ، وتسوية أطراف التل لإيجاد رصيف غير مجهز لم تستخدمه المراكب في حينه للأسباب آنفة الذكر ، إلى أن تم بناء الرصيف الحالي في هذه الناحية ، وخُصص للروافع والقواطر وعائمات الخدمات البحرية في مرفأ اللاذقية الحديث .

٢ - حوض جنوبي صغير (الموقع رقم - ٧)

تشير كل الدلائل ، إلى أن هذا الحوض الصغير ، كان ميناءً لمدينة «راميتا» القديمة (الموقع رقم - ٨) ويظهر أن هذا الحوض كان يمتد أكثر نحو الجنوب ، ولربما حتى أسفل الهضبة المقابلة لتل «راميتا» في الاتجاه جنوب غرب (الموقع رقم - ٩) ، بدليل العثور على كسر الفخار بكثافة كبيرة ، على إثر حفريات تمت في شاطىء هذا الحوض إلى عمق (٣) م تقريباً (الموقع رقم - ١٠) ، عند تجهيز مزلقان حديث في هذه الحافة من الحوض . مع العلم ، أن «تل راميتا» لم يعد له وجود الآن ، والهضبة المقابلة أزيل معظمها ، ولكن لا يزال بالإمكان مشاهدة بعض أساسات أبنية في مقطع حافتها العمودية (الموقع زقم - ١١) ، الأمر الذي يشير إلى أنها كانت تابعة إلى مدينة «راميتا» القديمة في يوم من الأيام ، أو هي من زمن آخر وتخص



(صورة رقم - ٤) : منظر عام لمدينة اللاذقية مع مرفئها القديم . اللقطة من الجو في عهد الانتداب الافرنسي خلال عام ١٩٣٥ م .



(صورة رقم - ٥) : مرفأ اللاذقية في عام ١٩٥٠ م .

هذا الحوض الصغير ، الذي نشاهد فيه ، مايلي:

آ- رصيف طبيعي (الموقع رقم - ١٢)

لايوجد أدنى شك ، في أن هذه الحافة ليست إلا الإمتداد الصخري ، لانحدار الحافة الغربية لتل «راميتا» ، نحو مياه هذا الحوض . وبالرغم ، من استقامة هذه الصخور عند خط الماء ، الأمر الذي يوحي برجحان صبغة الصنعة فيها ، ووجود حجارة مشذبة وغير مشذبة تكمل الجزء الجنوبي منها ، فإن هذه الصخور قد استخدمت كرصيف طبيعي لرباط السفن وتداول مختلف الأعمال البحرية ، بشكل أو بآخر .

ب - رصيف اصطناعي (الموقع رقم - ١٣)

كما يظهر من المخطط ، فإن خارطة مدينة اللاذقية المنفذة في عهد الانتداب الفرنسي عام ١٩٣٨ م ، تخط لنا هذا الموقع كصخور ضحلة بمستوى سطح الماء ، أسوة بالصخور المعروفة التي كانت توجد أمام الرأس المقابل ، حتى عهد قريب جداً . وبالرغم ، من أن هذه الصخور لا تظهر في الصورة الجوية رقم (٤) ، إلا أنه لا يوجد أي شك في أن كلاً منها يشبه الآخر .

ولكن من المعروف حتى عام ١٩٥٣ م ، وهي السنة التي بدىء فيها على وجه التقدير بتنفيذ الرصيف الجنوبي (الموقع رقم - ٦) ، أنه كان يوجد منطقة ضحلة في هذا المكان ، يبلغ متوسط عمقها من (١ - ٥ر١) م ، كانت تتفاداها القواطر والمقطورات ، ولا يعرف متى تم تنظيف هذا العائق البحري ليبلغ العمق المذكور. في حين من المؤكد ، أنه لدى تنفيذ الإنشاءأت البحرية ، عند بناء مرفأ اللاذقية الحديث من قبل شركة يوغسلافية ، قد تم تعميق هذا المكان . وأن المخلفات البحرية التي تم انتشالها من قاع زاوية هذا الحوض ، لم تكن إلا حجارة مختلفة منحوتة وغير مشذبة متوسط أبعادها حوالي (٥ر١ × ١ × ١) ، مما يدل على أنه كان عبارة عن ركام إصطناعي ؛ بدليل عدم استعمال المتفجرات في مثل هذه الحالات .

كما وأن الحفريات التي تمت في هذا المكان ، لدى توسيع المرفأ في المرحلة الثانية ، أظهرت عام ١٩٧٧ م نفس الركام وأعطت النتيجة المماثلة ، وهذا يؤكد أن هذه المنطقة الإصطناعية إن لم تكن رصيفاً للسفن ، أو حاجز أمواج شرقي صغير ، فإنه كان عبارة عن «بناء بحري» ولربما «برج» آخر مشابه لما سنراه في الرأس المقابل من مدخل هذا الحوض .

جـ - بناء بحري (الموقع رقم - ١٤)

يظهر من الصورة رقم (٤) ، أن هذا الرأس كان في الأصل عبارة عن ريف صخري ، ومياه ضحلة تتخللها بعض الصخور البارزة ، قد أنشيء عليها جدار إستنادي في عهد الإنتداب الفرنسي ، على طول الحافة الغربية المنخفضة من قسمه الجنوبي والشمالي ، اللذين يمكن تمييزهما عن بعضهما ، وعمّا في غربهما من صخور وتضاريس ، بكل وضوح .

وإذا ألقينا نظرة مقارنة على مستويات هذا الرأس في (المخطط - ١٤ - ١) ، لاتضح لنا بسهولة أن تضاريس القسم الجنوبي منه تأخذ منحى تلة مدينة «راميتا» (الموقع رقم - ٨) ، ولكن تضاريس القسم الشمالي ، تأخذ استقامة سلسلة الصخور الطبيعية الممتدة نحو الشمال .

ومن تدقيق المياه العميقة ، التي يمكن تمييزها بوضوح في الصورة بين قسمي هذا الرأس ، يتبين لنا أن القسم الشمالي منه يرجح أنه كان عبارة عن جزيرة منفصلة ، أو شبه جزيرة متصلة برقبة ضيقة أو من مياه ضحلة ، وقد تمّ وصلها مع الشاطىء المقابل لها في الجنوب بزمن سابق لم يحدد بعد ، لتشكيل رأس اصطناعي آخر لهذا الحوض الصغير . مع العلم ، أنه كان بالإمكان تمييز هذه الأقسام الإصطناعية في الحافة الشرقية من هذا الرأس ، حتى عهد قريب جداً . فعند الرأس مباشرة (الموقع رقم - ١٤) ، كان يوجد ما يطلق عليه الصيادون إسم «البلاطة» . ولم تكن في الواقع إلا عبارة عن مجموعة من الصخور الإصطناعية المنحوتة ، يتراوح عددها من (٥ - ٦) تقع بمستوى سطح البحر أو أعلى منه بقليل في أعلى مد بحري ، ويبلغ حجم

الكبرى بينها (٥ر٤×٣×٥ر٢) م ، ومتوسط أبعاد الحجارة الأخرى ، التي كانت تنتشر على شكل قوس من دائرة وتمتد إلى الشمال والشرق نحو البرج المقابل حتى عمق (٤) م ، فكان يبلغ (٣×٢×٥ر١) على وجه التقدير .

وأما على طول امتداد الحافة الشرقية من رأس هذا الحوض نحو الجنوب ، فكان يشاهد أولاً حجارة اصطناعية منحوتة متوسطة أبعادها (٢×٥ر١×١) م ، ومن ثم الحجارة الصغيرة ذات الأبعاد (٥ر١×١×١) م على وجه التقدير .

ويؤكد هذا الردم البحري من حجارة منحوتة ، والذي نشاهد مثيلاً له في المياه الجنوبيةوالشمالية العميقة من المناطق الإصطناعية في جزيرة أرواد والبرج البحري في خراب مرقية ، أن هذه الحافة الإصطناعية من رأس هذا الحوض شبيهة بالرصيف الإصطناعي شرقه (الموقع رقم - ١٣) ، وبما سنراه في البرج البحري الواقع إلى الشمال من هذا الرأس . وهذا يحدد أن موقع البرج البحري ، الذي كان قائماً على رأس هذا الحوض ، لايمكن أن يكون إلا في هذا المكان . ولكن موضوع إغلاق مدخل هذا المرسى الكبير بسلسلة ضخمة ، كانت تصل بين هذين البرجين ، فموضوع آخر فيه وجهة نظر . . ! !

٣ - برج بحري (الموقع - ١٥)

ترينا الصورة رقم (٤) منظراً لهذا البناء بالشكل الذي كان عليه عام ١٩٣٥ م ، وهو تقريباً مايُبيِّنه لنا (المخطط - ١٤ - ١) عام ١٩٣٨ م . أما الصورة رقم (٥) ، فهي تظهر نفس البناء تعلوه المنارة عام ١٩٥٠ م ، وهو في الواقع ليس إلا البناء الذي نراه الآن ، ولكن قد أضيف إليه بناء برج الإرشاد الأكثر حداثة في قسمه الغربي ، بالإضافة إلى بعض الإنشاءات البسيطة التي اقيمت لخدمة البحارة وزوارق الميناء ، ويمكن تمييزها بسهولة عن بقية أقسام البناء القديم .

إذن ، فالبناء الحالي لهذا البرج قد طرأ عليه تعديل في التصميم ، وتطوير

عند إعادة البناء . وإنّ كان لما تعرّض له هذا الأثر من كوارث طبيعية ودمار ، قد طمست معالمه القديمة ، فإنه لايزال بالإمكان تمييز ما هو قديم أو حديث منها بكل سهولة . وذلك استناداً إلى ما تبقى من شواهد أثرية تظهر لنا مراحل تاريخية قديمة لهذا البناء ، بقيت مجهولة حتى الآن. وكانت بعض الآراء ، حتى عهد قريب جداً ، متفقة على اعتبار أن هذا البرج يعود إلى العصور الوسطى . ولكن من المعلوم ، أن منارة ميناء اللاذقية الشهيرة ، كانت قائمة ولا زالت في مكانها منذ أيام الرومان ، ولربما كانت موجودة في العصر اليوناني . وقد اتضح لنا ، أن هذا الإنشاء البحري في معظم أقسامه من بناء حديث ، فأين هي الحقيقة إذن ! ؟

وهنا نجد أنفسنا مضطرين للعودة إلى البداية والتذكير بما سبق وقلنا ما معناه: **«إن من ينظر إلى أي أثر بحري يقع فوق خط الماء ، ويصفه أو يحدد تاريخ ما يراه بوضعه الراهن على هواه ، فإنه لا يتوصل إلى ما يمكن أن يحققه الناظر إلى مثل هذا الأثر من تحت سطح البحر . . ! !**

وهنا نرى ، أن هذا البناء البحري قد اقيم فوق أساسات من حجارة منحوتة ضخمة ،ترتكز على قاعدة اصطناعية مبنية في البحر عن سابق عزم وتصميم من عمق (٢ ـ ٨)م وسطياً ، وفق ما كان يظهر من عمق جوافها قبل بناء الرصيف الحديث في القسم الشمالي الغربي من هذا البناء . وحالياً يمكن رؤية الشواهد البرية والبحرية التالية والتعرف عليها :

آ ـ بناء حديث (الموقع رقم ـ ١٦)

تم إعادة بناء وترميم هذا الأثر على ما يظهر في عهد متأخر جداً ، والدليل هو تباين في طراز جدرانه التي تعلو أساسات من جدران متدرجة مبنية من حجارة أكبر حجماً متوسط أبعادها (٥٠×٣٠×٣٠) سم ، قد أقيمت فوق بقايا بناء سابق كان مبنياً من حجارة كبيرة متوسط أبعادها (٣×٢×٥ر١) م . كما يمكن مشاهدة زاوية أساس جدار من عدة مداميك في الزاوية الشمالية القريبة من هذا البرج ، من نفس حجم حجارة

الأساسات الحالية وعلى نفس الإتجاه ، وتأخذ على ما يظهر أبعاد هذا البناء التي تبلغ (٢٠×٢٠) م . ويضاف إليها جدار سلم طوله (٦) م مبني من حجارة متوسطة (٨٠×٥٠×٥٠) سم يدخل في بنائها أعمدة رومانية متنوعة ، وعرض بهو المدخل الذي يبلغ عرضه (٨) م بطول (٢٦) م تقريباً ، يظهر أنها من بقايا بناء مع درج سلم يؤدي إلى مدخل البناء من العصور الوسطى .

ب ـ بناء من العصور الوسطى (الموقع رقم ـ ١٧)

يمكن مشاهدة بعض أقسام هذا البناء في الصورة رقم (٤) ، وهو تقريباً نفس البناء الداخلي الذي نراه في (المخطط ـ ١٤ ـ ١) ، ولا يزال بالإمكان مشاهدة بعض الجدران المتصدعة الباقية منه في القسم الداخلي المحيط بالمنارة . كما أن جدار السلم الشرقي ، والجدران المتدرجة نحو الداخل على طول الواجهة الجنوبية (٣٠×٣٠×٣٠) سم ، وزاوية أساس البناء من مدماك واحد في الزاوية الشمالية الغربية ، تحدد الأبعاد الخارجية لهذا البناء الذي يعود على ما يظهر إلى العصورالوسطى . ويبلغ متوسط أبعاد شكله الهندسي بوضعه الراهن اعتباراً من الزاوية الجنوبية الغربية (١٢×١٠×١٧×٢٦×٢٨×٢٠) م على وجه التقريب . وفي هذا دليل وبرهان على أن هذا البناء الخارجي من العصور الوسطى ، كان يأخذ غالباً شكل مثمن . أما البرج الداخلي فتشير كل الدلائل إلى أن متوسط أبعاده كانت تبلغ (٢٠×٢٠) م ، وهو نفس حجم البناء الحديث لبرج الإرشاد الحالي .

جـ ـ بناء قديم (الموقع رقم ـ ١٨)

تظهر حجارة هذا البناء الضخمة مباشرة تحت أساسات البناء الحديث الحالي والأقدم عهداً من العصور الوسطى وتأخذ نفس الأبعاد . ولكن يظهر بوضوح أنه قد تمت عملية تسوية لأنقاض هذا البناء بعد تدميره غالباً بسبب الكوارث الطبيعية العديدة التي تعرضت لها اللاذقية في التاريخ ، وذلك

لإقامة الأبنية اللاحقة التي تعرضت كذلك على التوالي إلى نفس الزلازل المدمرة . وحالياً يمكن مشاهدة الحجارة ذات الأبعاد (٣×٢×٥ر١) م في الأساسات الغربية ، وبعض الحجارة مختلفة الأبعاد [(٣×٢×٢) ، (٥ر٢×٢×٥ر١) ، (٣×٢×١)] م في الواجهة الجنوبية ، من بينها صخرة الحلقة والسلسلة ، التي كانت تغلق هذا الميناء ، وهي ذات فتحة دائرة قطرها (٣٠) سم وأبعاد (٣×٢×٥ر١) م ويظهر أنها موضوعة في غير مكانها أو تم نقلها إلى هذا المكان ولربما تحريكها من مكانهالأغراض التسوية ، لأنها لا تستقر في مكانها بشكل صحيح ومتين ، كما يتطلب منها حمل شد السلسلة كذلك ، بل أنها ترتفع وتميل بمستوى قاعدتها نحو الغرب مشكلة بذلك فراغاً تحتها ، مما يشير إلى هذا الوضع غير السليم .

وأما في الحافة الشمالية ، فإننا نرى الحجارة متوسطة الأبعاد [(٥ر١×١×١) ، (٣×٢×٢)] م . وهنا نجد أيضاً صخرة ذات أبعاد (٤×٤×٣) م ، مما يذكرنا بحجم « البلاطة » في الرأس المقابل (الموقع رقم - ١٤) ، وفي هذا لإثبات على البناء البحري لذلك البرج الجنوبي .

ولكن في الناحية الجنوبية ، فلا نرى مثل هذه الحجارة الضخمة ، بسبب بناء الرصيف والجدار الإستنادي في القسم الشمالي من هذا البرج بعهد الإنتداب الفرنسي . بينما بالإمكان مشاهدة بعض الحجارة متوسطة الأبعاد (٥ر١×١×١) م في الزاوية الجنوبية الشرقية تحت الإنشاءات الحديثة في هذه الناحية . وهي ليست من تصميم البناء البحري لهذا الطرف من الحافة ، مما يرجح أنه ربما كانت في الأصل من الحجارة العلوية في البناء القديم ، الذي تبلغ أبعاده (٢٠×٢٠)م على وجه التقدير ، قد استفيد منها لاحقاً في ترميم هذه القاعدة الإصطناعية ، كما هو الحال في قاعدة برج الرأس المقابل في هذا المرسى الكبير .

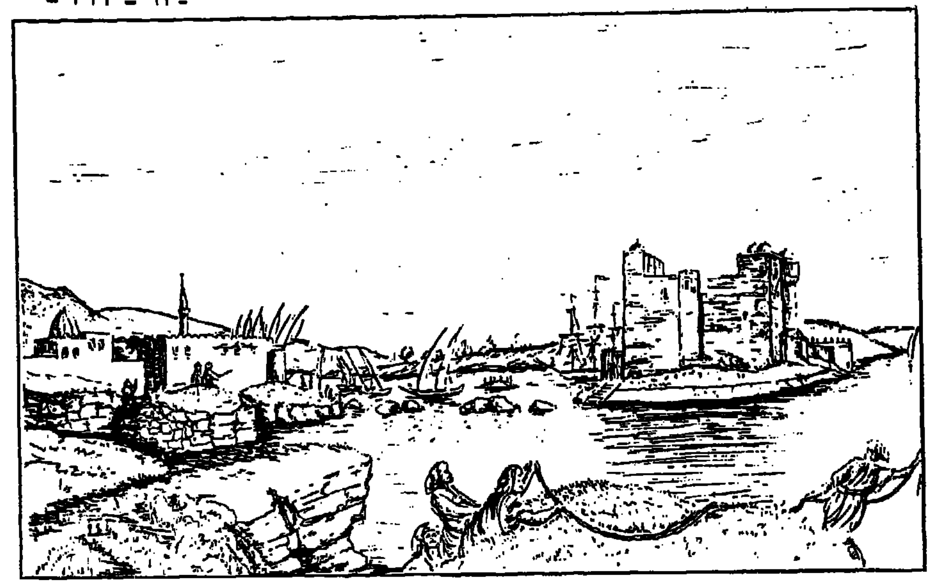
٤ ـ قاعدة إصطناعية (الموقع رقم ـ ١٩)

يظهر جلياً بما لا يدعو إلى الشك ، أن هذه القاعدة الإصطناعية التي تأخذ تقريباً شكل متوازي أضلاع أبعاده التقديرية (٣٠×٥٠) م ، قد بنيت في البحر من حجارة ضخمة متوسط أبعاد بعض ما يمكن مشاهدته منها يبلغ [(٤×٢×٢) ، (٣٫٥×٢×٢) ، (٣×٢×٢) ، (٢٫٥×٢×١٫٥) ، (٢×٢×١)]م . مع العلم ، أنه لا يزال بالإمكان مشاهدة رصيف بحري اصطناعي منها ، بعرض من (٤-٦)م وطول حتى (١٥) م تقريباً ، في حافتها الجنوبية الغربية ، أسفل بناء الإرشاد الحالي الأكثر حداثة . ومما يلاحظ ، أن الحتّ البحري قد أتى على أي ارتفاع كان لها ، وأصبحت أعلى بقليل من مستوى سطح البحر ، في أعلى مدّ بحري . وهذا ما نشاهده في « البلاطة » والصخور الإصطناعية الأخرى التي كانت في الرأس المقابل ، مما يشير إلى أنها من عهد واحد . أما عرض الرصيف البحري من (٤ ـ ٦) م أسفل هذا البرج ، فله معنى آخر ، إذ يذكرنا بأرصفة جزيرة أرواد والجزر الأخرى جنوبها وغربها ، فهي من عمر واحد ، ويجب أن تعود إلى ما قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل .

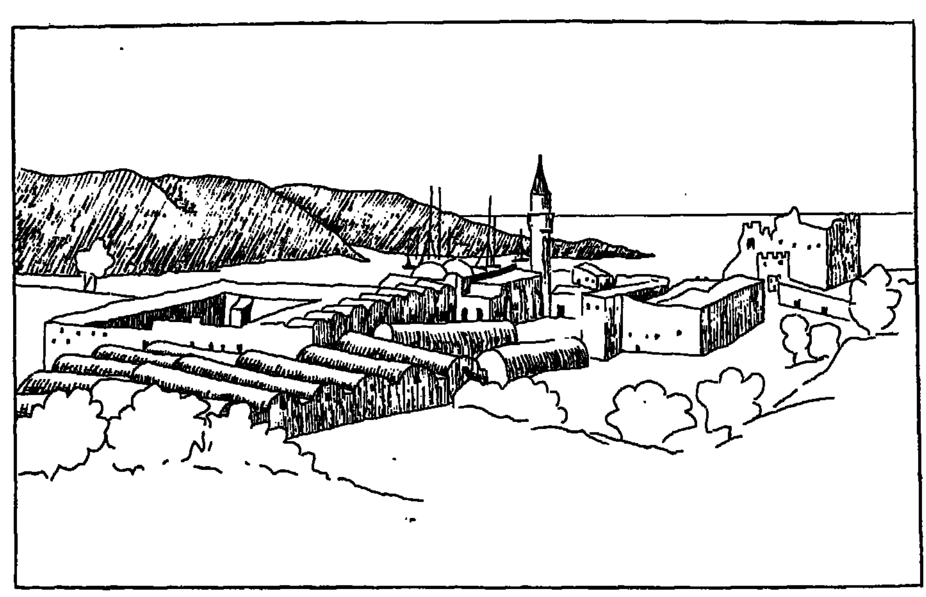
٥ ـ كشف جديد (الموقع رقم ـ ٢٠)

قد تحدثنا صورة أحياناً ، وقد تمدنا هذه الصورة أيضاً بمعلومات أكثر مما تفيض به صفحات كتاب ، لما يكون فيها عادة من دلائل غزيرة وحقائق ثابتة لا تقبل الجدل . وفرصتنا هذه المرة ، في رسم وضعه رحالة انكليزي لمرفأ اللاذقية عام ١٨٠٤ م (الصورة رقم ـ ٦) يبين لنا البرج البحري كجزيرة منفصلة ، والمساحة المستوية من الأرض بينه وبين جامع المرفأ كانت عبارة عن حوض مائي (الموقع رقم ـ ٢٠) . ونستنتج من هذا الرسم التالي :

آ ـ يظهر بوضوح ، أن هذا المشهد لمرفأ اللاذقية ، قد رُسم من الرأس الصخري الواقع خارج الميناء (الموقع رقم ـ ٢١) ، في الإتجاه جنوب شرق .



(صورة رقم - ٦) : رسم لمرفأ اللاذقية خطه رحالة انكليزي عام ١٨٢٤ م .



(صورة رقم - ٧) : رسم لمرفأ اللاذقية خطه رحالة في عام ١٨٢٢ م.

ب - نرى البرج البحري (الموقع رقم - ١٥) إلى يمين الرسم ، ويظهر منه الواجهة الشمالية بكل وضوح ، فإلى اليسار نشاهد السلم (الموقع رقم - ٢٢) ، ومدخل البرج من الجانب الشرقي الذي رسمه الرحالة على ما يظهر تجاوزاً لزايدة الإيضاح . وعلى اليمين مقطعاً مائلاً من الواجهة الغربية . وهنالك شرفة مراقبة منخفضة وجسر اتصال خارج البرج ، مبنيان على ما يظهر فوق الرصيف البحري للقاعدة الإصطناعية (الموقع رقم - ١٩) ، وربما كانا في الواجهة الجنوبية من الخلف وقد أظهرهما الرسام أسوة بسلم ومدخل هذا البرج ، وقد يكون لهما علاقة بالسلسلة التي كانت تغلق مدخل الحوض .مع العلم أنه كان بإمكان سفينة صغيرة أن تراصف عند هذا الرصيف الغربي وتقوم بمختلف الأعمال البحرية في الرياح الشرقية ، وهذا ما نراه من عمق هذه الحافة العمودية التي يمكن مشاهدتها وتمييزها بكل وضوح حتى الآن .

ولكن ما نراه أن قسمي القاعدة ، قد لايعدو القسم العلوي منها يمثل جدران القاعدة المتدرجة ، والقسم السفلي منها ليس إلا الحجارة المنحوتة الكبيرة ، التي تشكل القاعدة البحرية لهذا البرج . ومن أبعاد هذه القاعدة التي تبلغ حالياًقرابة ، (٥٠×٣٠) م ، يتضح لنا أن البناء الذي يظهر في الرسم لا تتجاوز أبعاده (٢٠×٢٠) م ، وهي نفس أبعاد القسم الداخلي من بقايا بناء من العصور الوسطى .

ومن تدقيق طراز بناء هذا البرج بقبابه البيضاوية يتأكد لنا بدون شك ، أن هذا الأثر من التراث العربي ، لا ما خلفه لنا البيزنطيون أو الصليبيون .

جـ - يظهر لنا الرسم مشهداً لدخول سفينة ترفع أعلاماً حربية ، قد عبرت مدخل المرسى الخارجي (الموقع رقم - ١) ، وهي تهم بالدخول من خلف البرج البحري ، تقودها فلك إرشاد شراعية بين صخور ظاهرة فوق سطح الماء ، إلى مكان ما قرب جامع المرفأ ، ويخرج من هذا المرسى فلكان شراعيان . ونرى سواري سفن تجارية عديدة ظاهرة من خلف الجامع ،

وهي تراصف أو ترسو بالمقدمة في الزاوية الشمالية الشرقية من المرسى الكبير (الموقع رقم - ٣) عند نبع المياه العذبة . ويلاحظ جمهرة من المستقبلين عند مدخل الميناء يقفون على الشرفة وجسر الاتصال . وهناك العديد منهم يقفون على صخرة تقع على طريق دخول السفينة إلى حيز المياه ، بين البرج البحري وجامع الميناء ، كما يوجد بعض المتفرجين والعمال ممن يقومون بأعمال مختلفة .

د - هناك سلسلة من الصخور تقع على امتداد الخط الواصل ، بين البرج البحري والشاطىء الصخري المقابل ، وهي تحدد الحاجز الطبيعي الغربي لهذا الحوض المائي الشمالي .

هـ - نرى جامع المرفأ ذات الطابع العثماني (الموقع رقم - ٢٣) إلى يسار المشهد ، ويرجح أنه لازال في مكانه ممثلاً حالياً بجامع المرفأ الذي يحتل نفس المكان ، وعلى ما يظهر فقد تم ترميمه في وقت لاحق . وإلى يسار الجامع بناء مميز ذو قبتين عربيتين لم يبق له حاليا أي أثر .

و - أما في الطرف الآخر من المرسى ، فإنه لا يظهر سوى بعض الأشجار في التلال المحيطة بالمرسى والحوض الجنوبي الذي لا يظهر في الرسم ، لأنه يقع خلف البرج البحري مباشرة ، وكان على ما يظهر غير مستخدم في ذلك الوقت .

ز - بينما نجد في أقصى اليمن ، فلكاً شراعياً مقبلاً من بعيد نحو مدخل الميناء الواقع عند الطرف الجنوبي من البرج البحري غير الظاهر في الرسم .

إذن ، فإن الحوض الجنوبي الصغير ، والتلال المحيطة به ، مع القسم الجنوبي من المرسى الكبير لا يظهر فيها أي إنشاءات ولا يلاحظ حولها أي نشاط بحري ، وهذا معروف تاريخياً .

وكانت الزاوية الشمالية الشرقية من المرسى الكبير ، على ما يظهر مستخدمة من قبل السفن التجارية ، على أطراف قناة نبع مياه العيدو . بينما حيز المياه المحدد بالصخور الضحلة ، بين البرج البحري وجامع الميناء

والشاطىء الصخري المقابل في الشمال ، لم يكن في الواقع إلا حوض مياه صغير يرجح أنه كان يستخدم للسفن الحربية . وهذا ما يلفت نظرنا إلى البناء الفخم المبني من طابقين ذي النوافذ العديدة والقبتين البيضاويتين ، في أن يكون له علاقة ما في الإشراف على كامل المرفأ ، وربما أيضاً فقط في إدارة وقيادة هذا الحوض الصغير ، ذي الصبغة الحربية الخاصة ، لاتصاله مباشرة مع البرج البحري الكبير . فإن لم يكن الأمر كذلك فهو جامع آخر في حي المرفأ أقدم عهداً ، أو زاوية ملحقة بالجامع العثماني الكبير . وإذا ما قارنا قبتيه مع قباب جامع القلعة الحالي في اللاذقية ، يظهر لنا بوضوح أسلوب بنائه على الطراز العربي .

٦ - حوض شمالي صغير (الموقع رقم - ٢٠)

يتضح لنا بسهولة ، أن حيز المياه ، الذي يشكل حوض مياه صغير ، ليس إلا حوضاً شمالياً صغيراً في مرسى كبير ، ونلاحظ فيه التالي :

آ - جدار إستنادي (الموقع رقم - ٢)

بُني هذا الجدار كما هو معروف في عهد الانتداب الفرنسي ، على غرار الجدار الإستنادي ، المبني في رأس الحوض الجنوبي الصغير . وكما يظهر ، فقد أقيم هذا البناء من جدارين فوق أساس يتكون من سلسلة صخور ، هي ما يمكن مشاهدته في الرسم ، بين البرج البحري الكبير ، والشاطىء الصخري المقابل . مع العلم ، أنه لا يمكن نفي وجود أقسام إصطناعية في هذا المكان أو تأكيدها . فالرسم يُظهِر لنا صخوراً عديدة ، قد تكون من أساس بناء البرج البحري . وقد أُقيم الجداري الإستنادي ، في قسم منه ، فوق جزيرة صغيرة من صخر طبيعي . بينما بُني في قسمه القريب من البرج البحري ، على ما يظهر مباشرة فوق الصخور التي تظهر في الرسم على موازاة سلم البرج البحري ، بعيداً عن جزيرة صغيرة من صخور طبيعية . وكان لا يزال بالإمكان مشاهدتها في مكانها حتى عهد قريب جداً ، قبل بناء الرصيف الحديث في هذا المكان . وهذا يحمل على الإعتقاد ، أنه ربما كان

هناك حاجز أمواج مبني من صخور إصطناعية منحوتة في هذا المكان ، كسلسلة الصخور التي يُظهرها الرسم ، أسوة بالبناء البحري للبرج الكبير . وقد اقيم الجدار الإستنادي فوق هذه الصخور فيما بعد ، مما لم يتح الفرصة لمشاهدة مثل هذا البناء البحري والتعرف عليه ولكن التوضع الحالي لكتل الصخور الطبيعية على امتداد رأس الحوض الجنوبي ، وبوجود الأقسام الإصطناعية المشابهة ، يرجح وجود صنعة وبناء بحري في حاجز أمواج هذا الحوض الشمالي الصغير ، قبل إقامة الجدار الإستنادي في هذا المكان . الأمر الذي أدى إلى طمس أي معالم يمكن أن يُستدل بها لإظهار هذا البناء البحري . والتنقيب في هذا المكان خير وسيلة لإثبات البناء البحري الإصطناعي لحاجز الأمواج الشمالي للحوض الشمالي الصغير .

ب - رصيف أقدم عهداً (الموقع رقم - ٢٥)

بُني هذا الرصيف كذلك في عهد الإنتداب الفرنسي ، وقد رُمِّمَ وتم إصلاحه وتدعيمه عدة مرات في وقت لاحق . وكما يظهر ، فقد أقيم فوق الصخرة الظاهرة في الصورة رقم (٦) ، على امتداد الخط الواصل بين البرج البحري وجامع المرفأ . وهذا لا يعني أنها الصخرة الوحيدة التي كانت موجودة في هذه الحافة من الحوض ، بل من المحتمل أنه كان هناك غيرها ، ولم يخطها الرحالة لضرورة إظهار الفلك الشراعية التي رسمها في نفس الإتجاه . وهنا لا يمكن الجزم أيضاً ، فيما إذا كانت هذه الصخور طبيعية أم إصطناعية . ولكن وجود الصنعة بشكل عام ، في الحوض الجنوبي ، يحمل على الإعتقاد بوجود اقسام إصطناعية مشابهة ، في أساس الجدار الإستنادي ، وقاعدة الرصيف الأقدم عهداً ، اللذين يشكلان هذا الحوض الشمالي الصغير .

٧ - عودة إلى بدء

إذن ، تتضح لنا الصورة كالتالي : لقد كان هناك حوض جنوبي صغير ، كانت تستخدمه السفن في وقت مبكر جداً ، يعود إلى ما قبل القرن الخامس

عشر قبل الميلاد .وكان هناك حوض شمالي صغير مشابه ومعاصر للحوض الجنوبي الصغير ، وكانت تستخدمه السفن الحربية على ما يظهر ، وخاصة في العصور الوسطى . وكان هناك دائماً مرسى كبير يفصل هذين الحوضين ، كانت ترسو فيه السفن عامة ، بطبيعة الحال ، في جميع العصور . أما البرج البحري الكبير ، فقد كان قائماً في مكانه في العصر الروماني ، وتم إصلاحه مع تحسين وتوسيع المرفأ بصورة عامة ، ولايوجد ما ينفي ما كان قائماً منه بالشكل ، الذي كان عليه في العصر الهلنستي أو ما قبل ذلك .لكن طراز بناء الموانىء المزدوجة ، كما هو معروف ، من سمات الابتكار الفينيقي . : ! ! وإذا أخذنا بعين الاعتبار البناء البحري للأقسام الإصطناعية في هذه المرفأ ، وحجم الحجارة الكبيرة المستخدمة ، وضخامة العمل المنفذ في بناء البرج البحري الكبير ، تبين لنا بما لا يدعو إلى الشك ، أن مرفأ اللاذقية من بناء الفينيقيين فحسب وليس للرومان يد في تشييده أصلاً ، بل اقتصر عملهم في الإصلاح والتوسع والترميم فقط وتسهيل عملية تزويد السفن بمياه نبع العيدو . ولكن من مقارنة عرض الرصيف البحري ، الذي يمكن مشاهدته بكل وضوح حتى الآن ، في القسم الغربي من قاعدة البرج البحري الموجود حالياً أسفل بناء الإرشاد الأكثر حداثة ، مع متوسط عرض الأرصفة البحرية في غرب جزيرة أرواد والجزر الأخرى شمالها وجنوبها وفي معظم الأقسام الصخرية من ساحل القطر العربي السوري ، يتأكد لنا بالبرهان اليقين أن بناء الأقسام الإصطناعية في مرفأ اللاذقية القديم قد يكون معاصراً إلى بناء بعض الأقسام الإصطناعية في جزيرة أرواد ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م حوالي عام ١٣٦٥ ق .م ، وربما في الألف الثالثة قبل الميلاد أيضاً .

٨ - صفحات مجهولة في تاريخ لاذقية العرب

هناك بعض الحقائق قد تبقى في طي النسيان ، ولا يأتي على ذكرها المؤرخون بشكل عفوي باعتبارها بديهيات واقعية غير قابلة للمناقشة

ولا تقبل الجدل . ولكن في بعض الأحيان قد يساء تأويل بعض هذه المفاهيم عن عمد أحياناً ، أو بغير قصد تارة أخرى . وبمرور الزمن ، قد تصبح مثل هذه الأفكار من المسلمات التي لا تلفت النظر ، وتأخذ صفة الوقائع التاريخية الثابتة . وهنا في مرفأ اللاذقية القديم ، وبعد هذه الدراسة وما تيسَّرَ لنا من كشف حقيقة بعض الآثار في هذا الإنشاء الحيوي الكبير وإظهارها ، يتبين لنا التالي :

آ - تتجه الأنظار ، على اعتبار أن الحوض الداخلي في مرفأ اللاذقية الحديث ، كان يمثل ميناء اللاذقية القديم . وقد ثبت لنا بالبرهان الأكيد ، أن مرفأ اللاذقية القديم لم يكن إلا عبارة عن حوض إصطناعي جنوبي صغير ، وحوض آخر شمالي صغير مشابه ، يتوسطهما مرسى طبيعي كبير ينتصب في مدخله برج بحري إصطناعي تعلوه منارة لهداية السفن . وهذا من سمات الفن الفينيقي في بناء الموانىء المزدوجة ، للتغلب على صعاب تقلبات اتجاه الريح والبحر . ومن ثم تخصيص الموانىء البحرية ، والفصل بينها وبين الموانىء التجارية ، فيما بعد . إذن ،فميناء « راميتا » القديم ، من بناء الفينيقيين بلا منازع ، وكل الدلائل تؤكد ذلك .

ب - تشير بعض الكتابات إلى احتمال أن بناء البرج البحري في اللاذقية قد يكون من مخلفات العصور الوسطى ، كما توحي بأن مرفأ اللاذقية لم يكن إلا من إنشاء الرومان قبل ذلك . وقد أظهرت الصورة رقم (٦) ، التي خطها رحالة انكليزي بشكل عفوي عام ١٨٠٤ م أن هذا البناء ، الذي كان عبارة عن قلعة منفصلة عن الحوض الشمالي الصغير تقع في منتصف مدخل المرسى الكبير الذي يتوسط هذين الحوضين ، لم يكن في الواقع إلا بناء من طراز عربي . إذن ، فالعرب قد أشادوا هذه القلعة على أنقاض البرج البحري الكبير لا غيرهم ، ولربما كان ذلك أثناء الإصلاحات التي تمت في مرفأ اللاذقية في عهد الخليفة الأموي « عمر بن عبد العزيز » عام ٧١٨ م ، أو في عهد خلفه « يزيد بن عبد الملك » ، أو ممن ولي على اللاذقية من أمراء

العرب ، أو في عهد المماليك ، لا في العصر العثماني للإختلاف الظاهر في طراز بناء هذه القلعة ، بالمقارنة مع تصميم وبناء الجامع العثماني والبناء ذي الصفة الخاصة ، في الطرف المقابل من الحوض الشمالي الصغير .

جـ ـ تذكر المصادر أن مرفأ اللاذقية لم يكن يتسع داخل السلسلة إلا إلى سبع سفن ، عندما زار « السلطان الأشرف أبو النصر قاتباي » مدينة اللاذقية عام ١٤٧٧ م . فأي مرفأ صغير هذا لا يتسع إلا إلى سبع سفن يا ترى . . . ! ؟ :

فالحوض الجنوبي الصغير كما ترينا الصورة رقم (٤) يتسع إلى ما يزيد عن خمسة عشر مركباً شراعياً ، تتراوح حمولاتها من (٥٠ ـ ٢٠٠) طناً ، وهي نفس حمولة السفن القديمة تقريباً . والمرسى الكبير الذي ترسو فيه سفينتان شراعيتان ، يمكن أن يستوعب عدداً كبيراً من المراكب الشراعية . بينما نرى مركباً شراعياً يراصف إلى الرصيف الشمالي ، وهناك آخر أصغر حجماً وعدداً من الفلك الصغيرة والمتوسطة ، ترسو أو تبحر قريباً من مدخل الميناء . ولكن نشاهد الحوض الشمالي ، قد تحول إلى مساحة مستوية من الأرض ، أصغر حجماً من الحوض الجنوبي .

وقد لا تكون صخرة السلسلة في مكانها الصحيح ، بسبب أعمال تسوية أنقاض البرج البحري القديم ، تمهيداً لإقامة القلعة العربية فوق هذه القاعدة فيما بعد . وقد لا يستبعد أيضاً أن تكون هذه السلسلة نفسها تصل فعلاً بين البرج البحري (الموقع رقم ـ ١٥) ورأس الحوض الجنوبي الصغير (الموقع رقم ـ ١٤) ، مقارنة مع اتساع فتحتي مرفأ جزيرة « أرواد » المزدوج وغيرها من الموانىء القديمة . استناداً إلى ذلك كله فإن الصورة رقم (٦) التي تُظهر مشهد سفينة حربية تدخل إلى الحوض الشمالي الصغير ، تشير لنا على الغالب ، أن المقصود بذلك هو الحوض الحربي الصغير داخل سلسلته الخاصة إن وجدت ، لا المرسى الكبير بسلسلته الضخمة ، التي يرجح أنها كانت تغلق مدخل هذا المرفأ الكبير .

د ـ وكما هو معروف ، فإن ما ألمّ بمدينة اللاذقية من أضرار بسبب الحروب والزلازل ، وخاصة الزلزال الهائل الذي حدث فيها عام ١٧٩٦ م وهدم معظم أبنيتها ، قد أصاب القسم الذي يمتد من منتصف المدينة حتى البحر . إذن فكانت الزلازل عاملاً رئيسياً في انحسار العمران عن القسم الجنوبي من رأس اللاذقية ، وحصره في القسم الشمالي الشرقي من المدينة في العصور الوسطى .

هـ ـ ولكن ما يهمنا هنا من كوارث هي تلك التي ألحقت بالغ الضرر بالانشاءات البحرية ، فقد تعرضت اللاذقية من جديد إلى هزّة أرضية عام ١٨٢٢ م ، ألحقت أضراراً في الأبنية ، وهدم هذا الزلزال قسماً من برج المرفأ ، فتراكمت أنقاضه عند المدخل ، وأصبح ضيقاً وعسيراً على دخول السفن وخروجها . فأي مرفأ هذا ! ؟ ترينا (الصورة رقم ـ ٧) منظراً لمرفأ اللاذقية في الإتجاه جنوب غرب قد خطه رحالة إثر زلزال عام ١٨٢٢ م ، يظهر فيه البرج البحري وقد تهدم قسمٌ كبيرٌ منه . هذا القسم لا يمكن أن يغلق بطبيعة الحال مدخل المرسى الكبير (الموقع رقم ـ ١) ، الذي يظهر في الرسم بكل وضوح حيث ترسو فيه عدة سفن ، بينما رأس الحوض الجنوبي وهضبة « راميتا » يبدوان مهجورين تماماً ، وقد تحولت هذه الأراضي على ما يظهر إلى حقول زراعية تنتشر فيها بعض الأشجار ، مما يشير إلى أن الحوض الجنوبي غير معني بموضوع إغلاق مرفأ اللاذقية . في حين أن الحوض الشمالي الصغير ، وهو لا يبدو واضحاً في الرسم كما هو الحال في (الصورة رقم ـ ٦) ، يشير إلى أن الرحالة قد ركز على إظهار الدمار الذي حصل في القلعة العربية (البرج البحري) ، والأنقاض التي انتشرت حول قاعدة البناء ، بما يوحي أن مدخل الحوض الشمالي الصغير ولربما الحوض بكامله قد تحول إلى يابسة ، بالرغم من أن الفارق الزمني بين الرسمين بسيط ، والخلاف بينهما طفيف . فالقلعة التي نرى منها الجدار الشرقي ، يظهر فيها جدار السلم والمدخل ، الذي أظهره الرحالة تجاوزاً في (الصورة رقم -

٦) ، نراه هنا بكل وضوح . والجامع العثماني ، بمأذنته المميزة ، لا تغيير عليه . أما البناء ذو الصفة الخاصة الذي يظهر في الرسم السابق ، نرى منه هنا قبتين عربيتين ظاهرتين للعيان . والسفن التي نراها في المرسى ، قد يكون بعضها مراصفاً في الحوض الشمالي ، وأظهرهما الرسام بهذا الشكل لضرورة الرسم . ولكن في هذا الرسم نرى عدداً كبيراً من المستودعات ، ويمكن تمييز خانين على الأقل . وهذا ما لفت نظر الرسام على الأقل ، وقد تغاضى على ما يظهر عن كثير من التفاصيل بطبيعة الحال ، لما نلمسه من جراء مقارنة بسيطة ، بين هاتين الوثيقتين الهامتين ، في تاريخ اللاذقية .

إذن ، فنرى وبكل سهولة أن ما تهدم من قلعة المرفأ لا يمكن أن يغلق أو يعيق الملاحة ودخول وخروج السفن إلى المرسى الكبير . ولكن مثل هذه الأنقاض تشكل عائقاً كبيراً في مدخل الحوض الشمالي الصغير الضيق (الموقع رقم ـ ٢٦) ، الذي تتبعناه سابقاً في (الصورة رقم ـ ٦)، وتعرفنا على طريقة إرشاد السفن إليه ، وخاصة الحربية منها . وعلى الغالب ، فإن هذا الحوض كان مجهزاً بأرصفة لرباط السفن ، وعلى ما يظهر كان لا يستوعب إلاّ عدداً قليلاً من السفن لا يزيد عن سبعة منها على أكثر تقدير ، وفق ما تذكره المصادر بهذا الخصوص .

و ـ وما تمدنا به المصادر عن وضع مدينة اللاذقية ، في أواخر النصف الأول من القرن التاسع عشر ، نقلاً عن رحالة فرنسي مكث فيها سنة ١٨٣٠ م ، وزائر أمريكي مَرَّ بها أكثر من مرة بين عامي ١٨٤١ ، أو ١٨٤٥ م ، يتبين أن المدينة كانت في هذه الفترة بعيدة عن البحر ، تفصلها عنه مساحة واسعة من كروم الزيتون والبساتين . وهذا يدل على أن القسم الغربي الذي هدمه زلزال عام ١٧٩٦ م بقي غير مأهول ، وأن المدينة أصبحت تحتل فقط القسم الشرقي من الرأس ، وكان حي المرفأ مستقلاً وبعيداً عنها ، ولم يكن إلا عبارة عن مركز تجاري ليس فيه منازل للسكن ، وإنما كان يقتصر على المستودعات والدكاكين والخانات ، كما ترينا (الصورة رقم ـ ٧) ذلك بكل

وضوح .

ز ـ أما ماكتبه رحالة إيطالي ، مرَّ في اللاذقية عام ١٨٧٥ م ، يقول : «أصبح مدخل الحوض ضيقاً جداً وصعباً على السفن الكبيرة ، الميناء الآن لا يقصده إلا القليل من السفن » ، فإنه يؤكد أن الميناء لا زال مهملاً ولم يُنفذ فيه أي إصلاح أو ترميم ، منذ حدوث زلزال عام ١٨٢٢ م ، بالرغم من أن مرفأ اللاذقية كان في هذه الفترة مرتبطاً بخطوط بحرية شبه دورية مع عدد من موانىء شرقي البحر المتوسط. وخلافاً لما تذكره الوثائق عن حركة كبيرة للسفن ، وصادرات متنوعة وحصر تجارة التبغ في اللاذقية ، فإن في ذلك الإشارة صراحة إلى الحوض الشمالي الصغير ، الذي لا زالت تسد مدخله أنقاض القلعة والبرج البحري الكبير .

جـ ـ في حين أن أعمال تحسين مرفأ اللاذقية في عهد الانتداب الفرنسي ، تشير إلى تأمين أرصفة وتنظيف الحوض ومدخله من الأنقاض المتراكمة فيه ولكن الألواح الحجرية الجميلة المنحوتة جيداً ، والتي وجدت عند تنظيف حوض هذا الميناء ، وهي من النوع التي كانت تستخدم قديماً في رصف الأرصفة ، قد نقلت إلى جوار السجن ؛ نقلاً عمّا يذكره « هنري سيرينغ »[٥١] وهذا يشير إلى أنها قد تكون من أرصفة حوض الميناء الشمالي الحربي ، قبل تحويله إلى مساحة من الأرض ، طمست معالم هذا الحوض الفينيقي الصغير .

٩ ـ عروبة

إذن ، ما توصلنا إليه في بحثنا هذا حقيقة ثابتة ؛ لا تقبل الجدل . فهذه هي « لاذقية العرب » ؛ فينيقية في مرفئها الكبير ، عربية في قلعتها من العصور الوسطى . وهذا ظاهر للعيان ، وعلى الواقع ؛ كوضح النهار . . ! !

---

٥١ ـ جبرائيل سعادة ، تعريب الأستاذ بشير زهري ، الحوليات الأثرية ـ ج .ع .س ، مجلد ـ ٢٩ ، سنة ـ ١٩٧٦ م ، ص : ٢٧٣ .

ثالثاً - ميناء الزجاج (المخطط - ١٤ - ٢)

هو مرسى طبيعي ، دَرَجَ الصيادون على تسميته «مينة الزجاج» ، وله توضع جيولوجي مميز يشكل منه خليجاً صغيراً ذا مدخل ضيق (الموقع رقم - ١) ، تحدده صخور ضحلة من الشمال والجنوب، وتجعل منه مياهاً هادئة تصلح لرسو الفلك ، في مختلف حالات الطقس المعتدل . فإذا اشتدت الرياح والأمواج ، كان بالإمكان سحب الفلك إلى منزلق شاطئه الرملي (الموقع رقم - ٢) بكل سهولة .

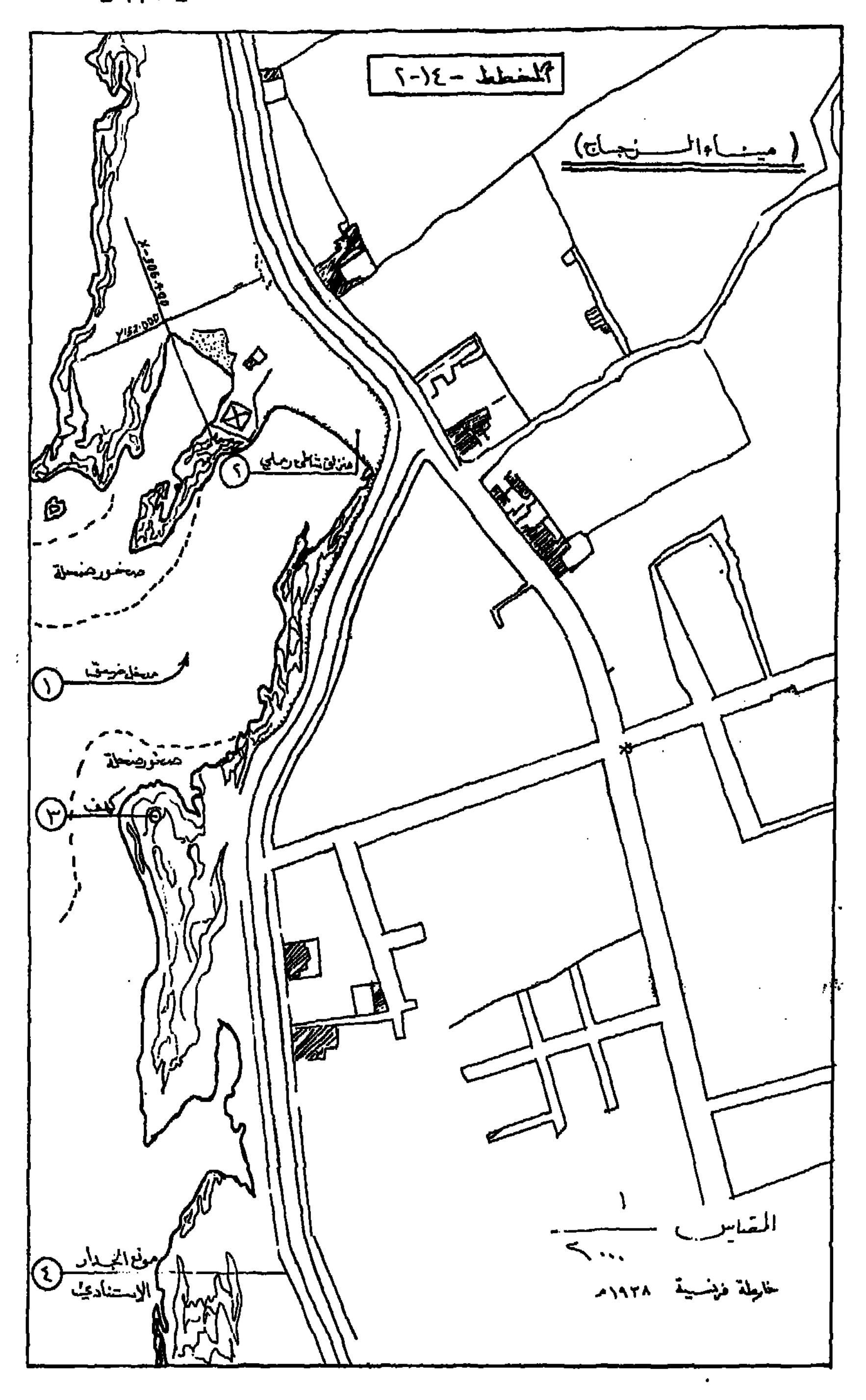
ويلاحظ وجود كسر الزجاج بين رمال وصخور قاع هذا المرسى الضحلة ، مما يشير إلى احتمال تصدير الزجاج منه ، أو لربما كان هناك منشأة ما لصنع الزجاج بالقرب من هذا المكان ، ولهذا أُطلق عليه هذا الإسم . وإن كان في وجود مقهى «العصافيري» بصالته الزجاجية ما يشير إلى احتمال إطلاق هذا الإسم نسبة إلى ذلك ، فإن قدم تسمية «مينة الزجاج» كما هو معلوم ، يرجح تصدير مادة الزجاج عن طريق هذا الميناء . وفي كلا الحالتين ، فهو مرسى قديم ، وكان لا يزال قيد الإستخدام حتى وقت قريب جداً ، ودليلنا على ذلك كما يلي :

١- كهوف قديمة (الموقع رقم - ٣)

كان بالإمكان تتبع آثار العديد من الكهوف ، في الحافة العمودية لهذا المرسى ، وخاصة في الموقع رقم - ٣) ، مما يشير إلى قدم السكن حول هذا المرسى .

٢- ممر سرِّي

ظهر حديثاً ممر سرِّي ، لدى حفر صخر هذه الحافة العمودية لبناء جدار إستنادي (الموقع رقم - ٤) ، قريباً من هذا المرسى . وهذا يلفت النظر إلى الممر السري المماثل ، في مرسى الدبيجات ، من الجهة المقابلة من رأس اللاذقية . ويشير إلى أهمية هذا المرسى ، أسوة بنظيره الآخر ، في الاتصال


المخطط -١٤-٢
(ميناء الـــزجاج)
منزل شالي رمادي
٢
صخور ضحلة
مدخل ضيق
١
صخور ضحلة
كهف
٣
موقع الجدار الإستنادي
٤
المقياس
١
٢٠٠٠
خارطة فرنسية ١٩٢٨م

البحري والإخلاء ، ولربما في المناورة العسكرية أثناء الحصار ، عند تعذر تنفيذ ذلك ، عن طريق مرفأ اللاذقية الرئيسي .

رابعاً ـ مرسى مارتاتروس [المخطط ـ ١٤ ـ (٣+٤)]

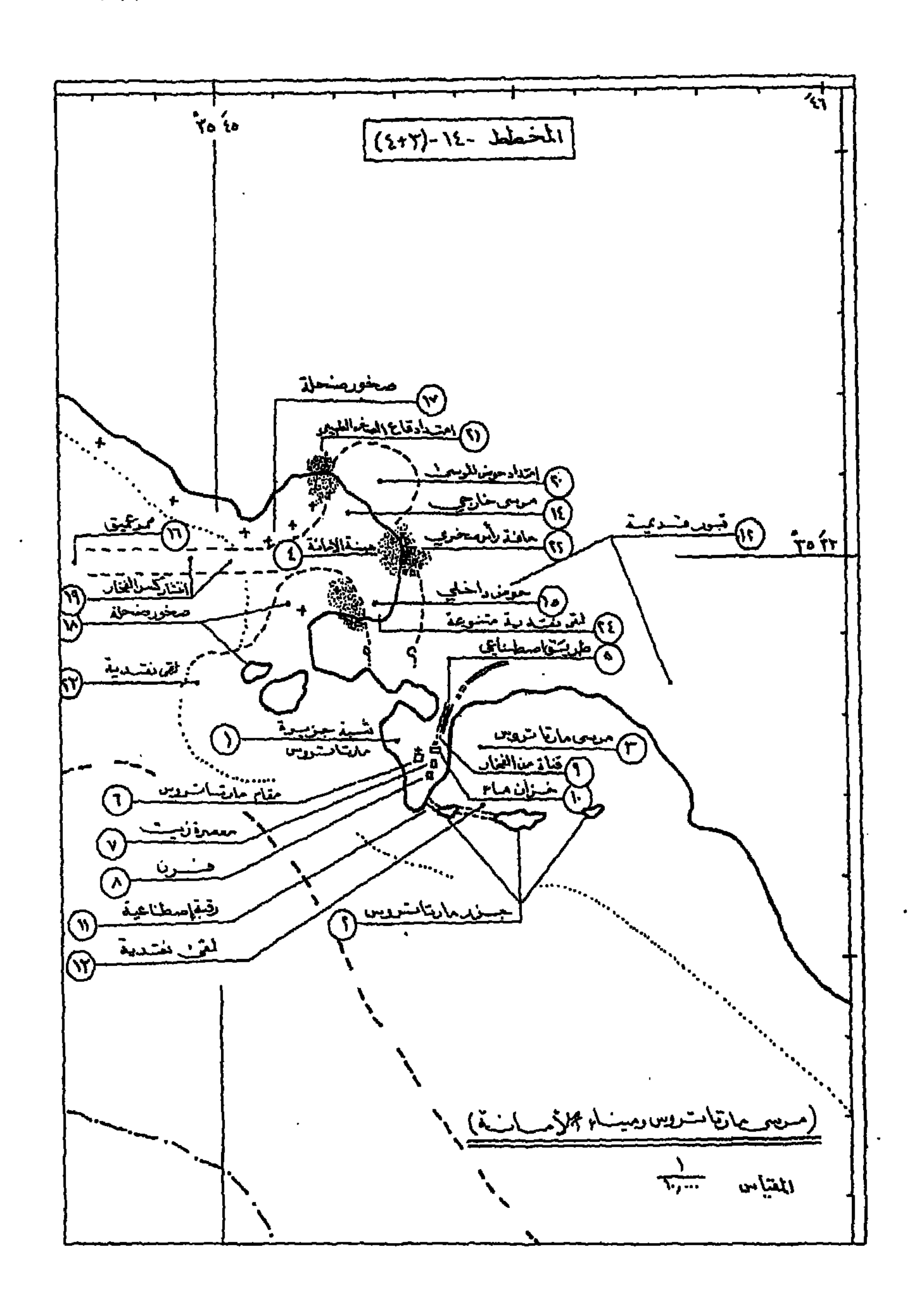
هو مرسى طبيعي ، يتشكل من شبه جزيرة «مارتاتروس» (الموقع رقم ـ ١) ، وثلاث جزر صغيرة أخرى (الموقع رقم ـ ٢) ، مما يشكل مرسى آمناً للسفن (الموقع رقم ـ ٣) ، في مختلف حالات الطقس .

ويلاحظ ، أن هذا المرسى يمثل ملجأ تبادلياً جنوبياً مع «مينة الأمانة» (الموقع رقم ـ ٤) في الشمال ، على الطريقة الفينيقية ، وفي ذلك إشارة إلى قدم استخدام هذا المرسى ، والمشاهدات التالية تؤكد ذلك :

١ ـ جزيرة مارتاتروس (الموقع رقم ـ ١)

كانت جزيرة مارتاتروس في الأصل عبارة عن شبه جزيرة متصلة مع الشاطىء برقبة قصيرة ، ولكن ارتفاع مستوى سطح البحر حوَّلها على ما يظهر إلى جزيرة منفصلة عن الشاطىء ، الأمر الذي دعا إلى إقامة طريق إصطناعي (الموقع رقم ـ ٥) ، تألف من حجارة مزدوجة مصنوعة من الرمل والحصى والملاطة القديمة «كلينٍ» بطريقة الصب . ويتراوح العدد المعروف منها قبل تواريها تحت الردميات الأخيرة في هذه الناحية ، من (٧ ـ ٨) بلاطات . وتتوضع على صفين في المياه الضحلة ، التي كانت تمتد بطول (١٠٠)م تقريباً بين الشاطىء والجزيرة . ويبلغ متوسط أبعادها (٥ر٢ ×٢×٥ر٠) على وجه التقدير ، ولا يزال بالإمكان مشاهدة بعضها على جانبي الممر المؤدي إلى «مقصف سفينة نوح» ، المقام حديثاً على هذه الجزيرة .

تحتضن تربة هذه الجزيرة مقام «مارتاتروس» (الموقع رقم ـ ٦) ، الذي أعطى الجزيرة هذا الإسم ، مما يشير إلى أن استخدام هذا المرسى ، وما كان على الجزيرة من منشآت يعود إلى عصر حديث نسبياً . ولكن ارتفاع الطريق


المخطط -١٤-(٣+٤)
٣٥ ٤٥
٤٦
١٣ صخور ضحلة
٢١ امتداد قاع البحر الطيني
٢٠ امتداد حوض الموسم
١٤ مرسى خارجي
٢٢ حافة رأس صخري
١٢ قبور قديمة
٣٥ ٤٢
١٦ ممر عميق
٤ هيئة الإمانة
١٩ آثار كسر الفخار
١٥ حوض داخلي
١٨ صخور ضحلة
٢٤ لقى نقدية متنوعة
٥ طريق اصطناعي
٢٢ لقى نقدية
١ شبه جزيرة مارتاستروس
٣ مرسى مارتاستروس
٩ قناة من الفخار
١٠ خزان ماء
٦ مقام مارتاستروس
٧ معصرة زيت
٨ فرن
١١ رقبة اصطناعية
٢ جزر مارتاستروس
١٢ لقى نقدية
(مرسى مارتاستروس وميناء الأمانة)
المقياس ١/٦٠,٠٠٠

الإصطناعي المستخدم (٥ر٠)م ، وأسلوب صناعته بطريقة الصَّبّ لا من الحجارة المنحوتة ، يدل أن إقامة ممر للعبور هذا قد نُفِّذ ليعلو مستوى سطح البحر في أعلى مَدّ بحري . ونحن نعلم ، أن مثل هذه التحول البسيط في مستوى سطح البحر قد حدث في العصر الروماني ، أسوة بما لمسناه في جزيرة أرواد . إذن ، فإقامة هذا الجسر قد تم على ما يظهر في العصر الروماني ، وربما في العصر البيزنطي ، أو بعده . إذ كانت تتجه الأنظار إلى احتمال وجود «دير الفاروس» على أرض هذه الجزيرة ، ولكن هذا الإفتراض لا يتنافى مع قدم السكن في هذا المكان ، واستخدام هذا المرسى منذ القدم ، واحتمال إقامة هذا الطريق مباشرة بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل في زمن سابق . ولم تجر أية تنقيبات أثرية منظمة في تربة هذه الجزيرة ، ولكن كان بالإمكان حتى عهد قريب جداً تتبع وجود معصرة زيتون أو مطحنة حبوب (الموقع رقم ـ ٧) ، وبالقرب منها فرن (الموقع رقم ـ ٨) ، حيث عُثر فيه على عدد كبير من الأقراص الفخارية لشي الرغيف من النوع المستخدم على السفن ، يبلغ قطره (٢٠) سم وسماكته (٤,٥) سم . وفي متحف طرطوس قرص مشابه قد تم انتشاله من مياه مرفأ كارنة ، الأمر الذي يشير إلى وجود إنشاءات صناعية وسكنية ومرافق عامة ، وربما مستودعات مرفئية كانت مقامة على أرض هذه الجزيرة ، لخدمة هذا المرسى الهام .

ومن الملفت للنظر وجود آثار قناة من الفخار (الموقع رقم ـ ٩) على هذه الجزيرة ، كانت تغذي خزان ماء (الموقع رقم ـ١٠) بالقرب من هذه الإنشاءات البحرية . ويؤخذ من أقوال بعض المعمِّرين أن هذه المجارير معروفة بالنسبة لأهل المنطقة منذ القدم ، وكانت تظهر من حين إلى آخر خلال الحفريات الخاصة ، على طول المسافة بين الدعتور ودمسرخو ، وأن قناة مارتاتروس ما هي في الأصل إلا فرع من قناة توصيل مياه رئيسية . مع العلم ، أنه يمكن مشاهدة وصلة شبيهة بهذه القناة في متحف مقصف سفينة نوح الخاص على هذه الجزيرة ، يبلغ طولها (٦٠) سم وقطرها حوالي

(١٥) سم ، منتشلة من المياه القريبة ، لعلها قطعة من قناة المياه هذه قد جرفتها الأمواج . وهذا يعضد ما توصلنا إليه ويبرز أهمية هذا المكان كمنشأة صناعية وتجارية ، ولا ينفي صبغته الدينية في زمن لاحق .

٢ ـ رقبة إصطناعية (الموقع رقم ـ ١١)

يمكن ملاحظة وجود منطقة إصطناعية تصل بين جزيرة «مارتاتروس» والجزر القريبة ، على شكل رقبة (الموقع رقم ـ ١١) بعرض (٤) م تقريباً ، تتكون من ركام حجارة غير مشذبة تتهاسك مع بعضها بملاطة من كسر الفخار ، لعلها كانت طريقاً أو حاجز أمواج بسيط أو رصيفاً قائماً في هذا المكان قبل ارتفاع مستوى سطح البحر . وهذا شاهد آخر من آثار الصنعة يضفي صبغة الأهمية ، ويؤكد على قِدم استخدام هذا المرسى .

٣ ـ قبور قديمة (الموقع رقم ـ ١٢)

عُثر في هذا المكان على مجموعة كبيرة من القبور القديمة ، ولا زالت الفرصة سانحة للعثور على مزيد منها؛ بعضها توابيت حجرية من العصر الروماني ـ اليوناني ، والعديد منها جرار فخارية تحوي على رماد الأموات من عصر أقدم . وطالما كانت مراسيم حرق الجثة عادة معروفة وخاصة بين الفينيقيين ، فإن هذا يحدد استخدام ؛ مرسى ماراتاتروس في ذلك العصر .

٤ ـ لقى نقدية (الموقع رقم ـ ١٣)

عثرَ أحد الغطاسين مؤخراً على قطعة نقود ذهبية في وكر أخطبوط حوالي هذا المكان ، لم نتمكن من تحديد عصرها لعدم مشاهدتها في حينه . مع العلم ، أن الفرصة سانحة للعثور على مزيد منها ، وجمع مختلف أنواع النقود من شاطىء الجزيرة ، بكمية ونوعية لا نجد مثيلاً لها في أي مكان آخر . . . !!!

٥ ـ قدم اللقى :

يُستفاد من أقوال بعض المهتمين بالنقود القديمة وتجار الآثار ، أن بدايات

العملة الفضية القديمة من صك جزر بحر إيجة وعالم المتوسط ، وأقدم النقود الفينيقية واليونانيةوالرومانية ، بالإضافة إلى النقود البيزنطية والعربية ، كان يعثر عليها بوفرة من قبل بعض الناس العاملين في البحث عن الآثار والنقود والذهب ، من غربلة تربة هذه الجزيرة في مياه البحر ، مما يشير إلى قدم استخدام هذا المرسى وأهميته عبر مختلف العصور . وحالياً لا يمكن الركون إلى مثل هذه اللقى في تحديد بعض مراحل تاريخ هذه الجزيرة الهامة لأن معظم كسر الفخار وبعض الأعمدة الغرانيتية والرخامية والحجارة المتنوعة ، التي تنتشر على شاطىء هذا المرسى ، وفوق أرض الجزيرة ، قد تم نقلها من مناطق أثرية أخرى متباعدة ، وتحوي بين عناصر تربتها القديمة على آثار من مختلف العصور .

خامسا - مينة الأمانة [المخطط - ١٤ - (٣+٤)]

هي عبارة عن ميناء طبيعي ، يتشكل من مرسى خارجي (الموقع رقم - ١٤) ، وحوض داخلي (الموقع رقم - ١٥) ، يتم الدخول إليها من ممر عميق (الموقع رقم - ١٦) ، تحدده صخور ضحلة من الشمال (الموقع رقم - ١٧) ، وجزيرتان وصخور ضحلة من الجنوب والغرب (الموقع رقم - ١٨) ، مما يجعل من حوض هذا الميناء مياهاً آمنة في الرياح والأمواج الغربية . وهنا نلاحظ ما يلي :

١ - حوض خارجي (الموقع رقم - ١٤)

هو عبارة عن مرسى طبيعي ، كانت تستخدمه السفن منذ القدم ، ويمكن مشاهدة كسر الفخار في مدخله حتى عمق (١٢)م غرباً (الموقع رقم - ١٩) . ولكن أثناء تعزيل حوض هذا المرسى وتعميق المنطقة الشمالية منه ، ظهرت كميات كبيرة من كسر الفخار ، مما يدل على أن جميع نفايات السفن وآثارها ، لا زالت مغمورة تحت رمال قاع هذا المرسى شبه المغلق ، لأنه لا تتوفر وسيلة تعرية يمكن أن تكشف عن هذه الآثار ، كما هو الحال بالنسبة

لبعض المرافىء والموانىء والمراسي الأخرى . مع العلم ، أن هذا المرسى على ما يظهر ، كان يمتد كثيراً نحو الشمال والشرق (الموقع رقم - ٢٠) ، بين امتداد صخر القاع الطبيعي في الشمال (الموقع رقم - ٢١) ، وحافة الرأس الصخري (الموقع رقم - ٢٢) في الشرق .

٢ - حوض داخلي (الموقع رقم - ١٥)

يعتبر هذا الحوض ، بطبيعة الحال ، أكثر أمناً من المرسى الخارجي ؛ لأنه محمي من جهة الغرب بالصخور الضحلة (الموقع رقم - ١٨) ، ومن ناحية الشرق والشمال بحافة الرأس الصخري (الموقع رقم - ٢٢) ، ويتوقع له أن يمتد نحو الجنوب ، مما يجعل منه مياهاً ساكنة في مختلف حالات الطقس وتقلبات الرياح والأمواج خارج المرسى ، الأمر الذي دعا ، على ما يظهر إلى إطلاق تسمية الأمانة على هذه الميناء ، بما لها من سمات خاصة .

٣ - قبور قديمة (الموقع رقم - ١٢)

ومن الجدير ذكره هنا ، أنه تم العثور على نفس قبور الجرار ، عند بناء إنشاءات شاليهات مسبح «أفاميا» الحديث ، شرقي شاطىء هذا الميناء .

٤ - لقى نقدية

من الملفت للنظر ، أن يكون عثور نفس الغطاس المذكور سابقاً على قطعة نقود ذهبية أخرى بين حطام صخور القاع إثر إلقاء متفجرات خارج حوض هذه الميناء (الموقع رقم - ٢٣) . مع العلم ، أنه يتم العثور باستمرار حتى الآن ، على ونوعية النقود الفضية والنحاسية والبرونزية المتنوعة ، بنهاية كل موسم عند إجراء عملية تنظيف شاطىء وقاع هذا الحوض ، تماماً كالتي كان يعثر عليها في تربة ورمال الشاطىء جزيرة مارتاتروس ، مما يشير إلى ارتباط تجاري واضح بينهما ، خلال فترات زمنية طويلة .

٥ - توافق متبادل

يلاحظ هذا التوافق بكل وضوح ، بين «ميناء الأمانة» و«مرسى

مارتاتروس» ، وكل منهما يكمل الآخر . فقدم اللقى والتشابه في الآثار المكتشفة ، ووفرة النقود المتماثلة التي يعثر عليها بكثرة في رقعة صغيرة من الأرض ، توجه الأنظار إلى أنه من المحتمل أن يمثل هذا المكان مركزاً حراً للتبادل التجاري . وربما سوقاً دولياً ، لما كان له من سمة خاصة ، وصفة مميزة . سيما وأن التبادل التجاري على الشواطىء من ابتكار الفينيقيين ، وهذا يناسب الغرباء من التجار على أرض هذه الجزيرة الآمنة ذات الحرمة والقدسية على ما يظهر ، منذ أقدم العصور .

٦ - هوية فينيقية

أصبح جلياً وبما لا يدعو إلى الشك ، أن ما نلمسه من طقس حرق الجثة ممثلاً بقبور الجرار ، ونظام بناء واعتماد الموانىء المزدوجة الذي نجده في «مرسى مارتاتروس» و«ميناء الأمانة» ، يحدد لنا السبق الفينيقي في استخدام هذا المركز التجاري الدولي الكبير ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، وقد استمر ذلك بعده ، وحتى عهد قريب جداً على ما يظهر . . . !!!

٧ - توقع منتظر

إن ما يظهر من أهمية وقدم مرفأ «الأمانة» ومرسى «مارتاتروس» التبادلي على الطريقة الفينيقية ، يلفت النظر إلى توقّع وجود مركز حضاري كان ذات شأن ، على مقربة من هذا المركز التجاري الدولي .

فإذا علمنا ، أنه عند بناء المدينة الرياضية شمالي هذا المكان ، ظهر العديد من الآثار الفينيقية القيمة . ويشير ذلك إلى احتمال وجود مراكز حضارية أخرى مشابهة ، ويوجه النظر بنفس الوقت ، إلى توقع العثور على مرفأ «ديوسيوليس» التي يذكره البحارة اليونان في «الستياديازم» ، في هذا المكان . ولربما يمكن العثور عليه إلى الشرق من هذا المركز الحضاري ؛ بين قرية «دمسرخو» والبحر . . !؟

الفصل الثاني عشر
البحث عن ثغور أوغاريت

مملكة «أوغاريت» مملكة غنية عن التعريف . . ! ! وما بلغته مدينة «أوغاريت» من تقدم ورقي وازدهار ونشاط تجاري كبير ، واتصالات بعيدة المدى مع بلدان عديدة في ما وراء البحار ، تطلّب وجود مرافق بحرية تلبي هذه الخدمات . إن كان لوجود خليج «ميناء البيضاء» المحمي من الرياح والأمواج الجنوبية الغربية ، ما يفي بالغرض المطلوب ضمن حدود شدة رياح وارتفاع أمواج معينة ، فإنه ينقلب إلى مياه غير آمنة في الرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية ، وخاصة في مختلف ظروف الطقس عندما تتعدى حالة الريح والبحر الدرجات الآمنة ، حيث لا خيار عن سحب السفن إلى الشاطىء إلّا الدخول إلى نهر «الفِدّ» الفيض . ولكن الحفريات الأثرية التي تمت في حيّ مرفأ أوغاريت ، لم تسفر حتى الآن عن وجود أية إنشاءات مرفئية اصطناعية في هذا المكان . وإن كان لا يستبعد وجود مثل تلك المرافق البحرية ، بين حي المرفأ والشاطىء الحالي ، فإن نهر «الفيض» بحوضه الصغير ومياهه الشحيحة على مدار السنة ، من غير المعقول أن يكون هو ثغر أوغاريت الوحيد إلى عالم البحر . . ! ! إذن ، لا بد من وجود مرافق بحرية أخرى كانت منافذ «أوغاريت» إلى العالم الخارجي فيما وراء البحار . وللتعرف على مثل هذه الثغور ، يتطلب الأمر دراسة المرافق البحرية القريبة من «ميناء البيضاء» لإظهار ما خفي منها ، وكشف هويتها على الواقع . وهنا نجد التالي :

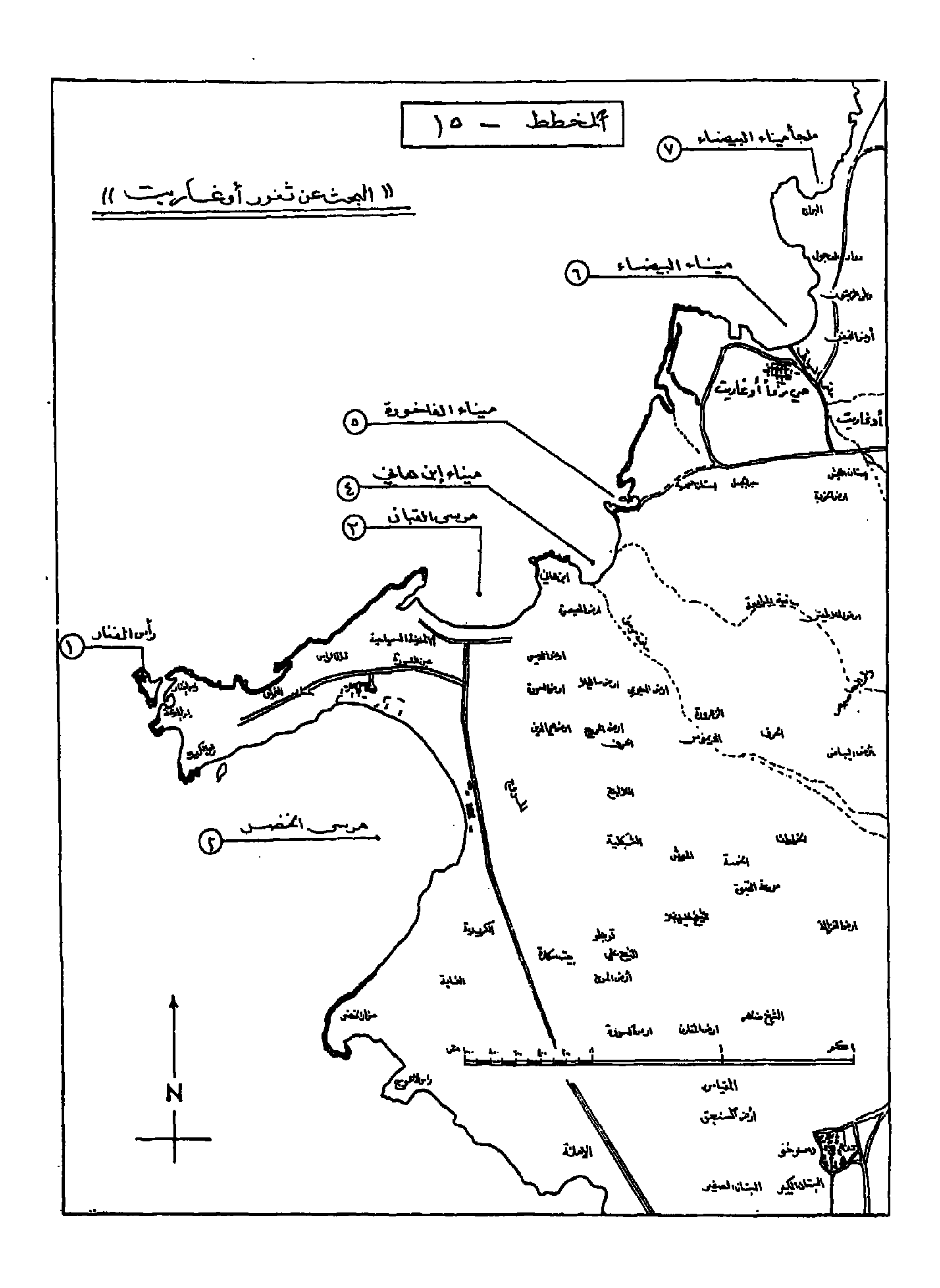
أولاً- مرافق ابن هاني البحرية
(المخطط - ١٥)

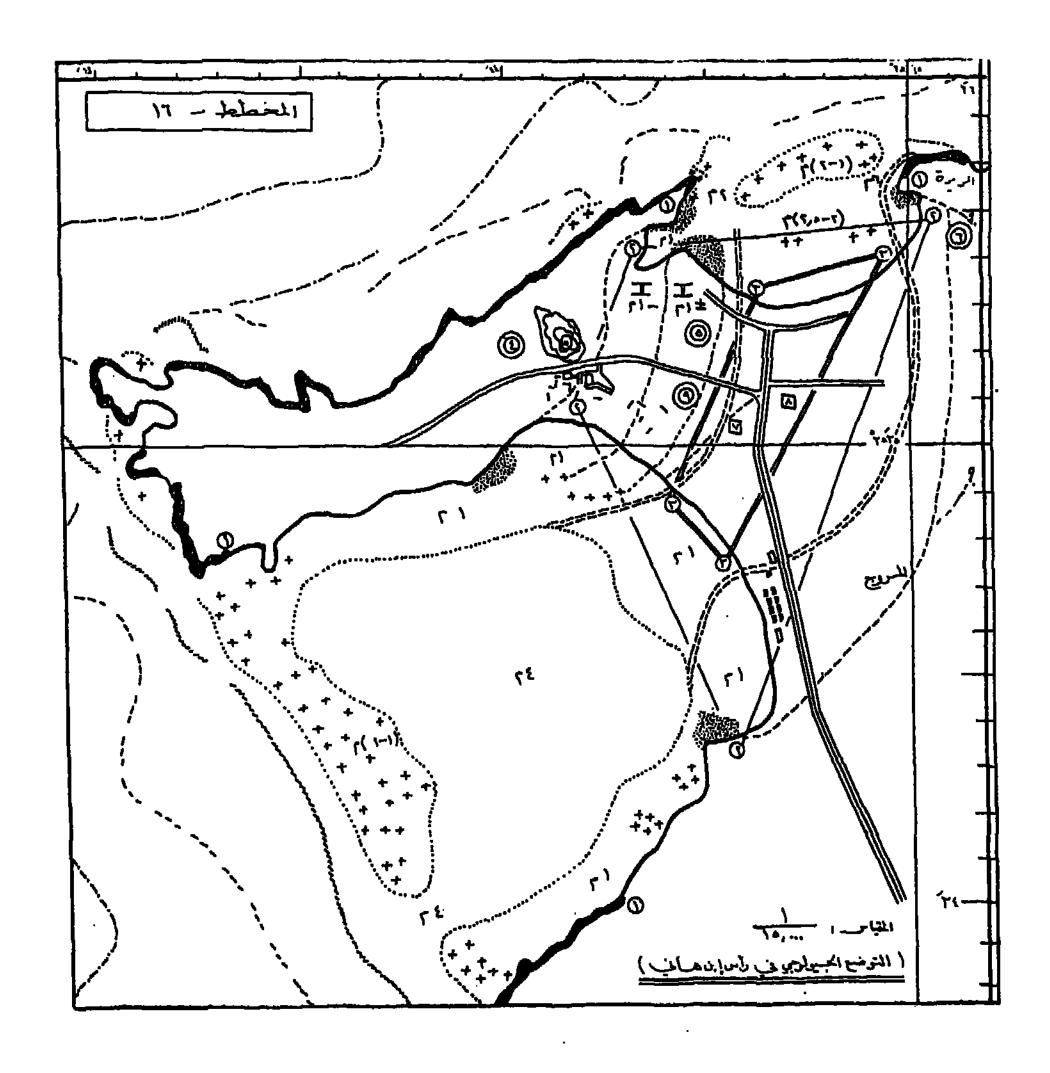
يوصف «رأس ابن هاني» بأنه أكثر تعاريج ساحل القطر العربي السوري بروزا ، ويطلق عليه عادة اسم «رأس الفنار» (الموقع رقم - ١) . وإن غلبت التسمية الأولى على هذا الرأي ؛ نسبة إلى الصحابي «مسعود بن هاني» ، حيث يتواجد ضريحه المعروف في القرية القريبة ، فإن في تسمية «الفنار» أو «المنارة» ، على ما يظهر ، معنى آخر . . ! ! يشتهر «مرسى ابن هاني» بأنه ثاني أشهر مياه آمنة للمراكب والسفن بعد «مرسى البسيط» ، في الرياح والأمواج الجنوبية والجنوبية الغربية . وهذا المرسى موقّع على جميع الخرائط البحرية في الوقت الحاضر . ولكن قديماً كان هناك على ما يظهر مرسى الخضر (الموقع رقم - ٢) في الجنوب ، ومرسى القبان (الموقع رقم - ٣) في الشمال ، إضافة إلى بعض المرافق والاستخدامات البحرية الأخرى ، بالنسبة لسفن ذلك العصر .

ولكي نتفهم على الواقع حقيقة توضع واستخدام الآثار البحرية في هذا المكان ، لا بد لنا أولاً من دراسة ومعرفة التوضع الجيولوجي للتضاريس ، والأعماق في رأس ابن هاني وفي المنطقة المحيطة ، حتى نتوصل إلى كشف وتحديد هوية هذه الآثار ، ومن ثم دراستها بوضعها الراهن ، لتتوضح الصورة ، ونحصل على نتائج أقرب إلى الواقع ، وهي ما نسعى إلى تحقيقه في هذا البحث .

أ- التوضع الجيولوجي في ابن هاني
(المخطط - ١٦)

تشير كل الدلائل المتوافرة إلى أن شبه جزيرة رأس ابن هاني الحالية ، لم تكن إلا جزيرة تكاد تكون منفصلة عن الشاطىء . ولكي نتمكن من تحديد معالم هذه الجزيرة على وجه التقريب ، كان لابد لنا من اللجوء إلى


المخطط - ١٥
« البحث عن ثغور أوغاريت »
٧ ملجأ ميناء البيضاء
٦ ميناء البيضاء
٥ ميناء الفاخورة
٤ ميناء إبن هاني
٣ مرسى القبان
١ رأس الفنار
N


المخطط - ١٦
الريرة
المروج
المقياس ١ : ٢٥,٠٠٠
(التوضع الجيولوجي في رأس ابن هاني)

المشاهدات البحرية ، ومقارنة الأعماق ، وتتبع الجروف الصخرية ، وتعيين الشواطىء الصخرية والرملية منها . وبالإستناد إلى بعض الأسبار ، والآثار المكتشفة والمعروفة في أرض هذه الجزيرة ، يتحقق لنا المطلوب . وهنا نلاحظ ما يلي :

١ - تختفي الحواف الإنهدامية الصخرية المرتفعة أو تتلاشى ، على جانبي مرسى القبان والخضر ، في المواقع التي تأخذ الرقم (١) .

٢ - ينتهي الشاطىء الصخري والأرصفة البحرية التي تقع بمستوى سطح البحر (± ١) م ، في المواقع التي تأخذ الرقم (٢) .

٣ - يمتد جرف القاع الصخري ، بمتوسط عمق (٢)م ، وفق خطوط المواقع التي تأخذ الرقم (٣) .

٤ - يلاحظ بكل سهولة وجود منخفض من الأرض بمتوسط عمق (-١)م تقريباً عن المنطقة المحيطة ، يبدأ من خليج مركز الأبحاث البحرية ذي القاع الصخري المستوى بين الموقع رقم (١) والموقع رقم (٢) ، ويمتد باتجاه الجنوب نحو الموقع الآخر رقم (٢) في الجهة المقابلة . فإن علمنا أن الحفريات الأثرية في تل ابن هاني الأثري ، قد أثبتت وجود آثار المياه على الجدران الإستنادية المتدرجة نحو البحر للقصر الجنوبي[٥٢] لتوضح لنا خط الشاطىء في هذا المكان .

٥ - يتراوح متوسط عمق مرسى القبان من (٢ - ٥ر٢)م ، بينما تصل الأعماق في أطرافه إلى ما دون المتر ، وهو خليج طبيعي جيد الحماية ، وأكثر أمناً في الرياح والأمواج الجنوبية والجنوبية الغربية .

٦ - يصل عمق مرسى الخضر إلى (٤)م ، أما على أطرافه فيبلغ متوسط العمق (١)م ، وهو أكثر اتساعاً من مرسى القبان ، وأكثر أمناً في الرياح الشمالية والشمالية الغربية .

٧ - أثبتت الحفريات الأثرية في ابن هاني وجود آبار ضخمة كثيرة؛ يكون

---

٥٢ - د. عدنان البني ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٣٣ ، ج - ٢ ، سنة - ١٩٨٣ م ، ص : ٣٤ .

قسم من البئر صخرياً ، والقسم الآخر مشيداً على الأرجح بالحجارة ، ولم تزل فيها المياه[٥٣] . ومن الكشف الميداني على بعض هذه الآبار ، تبين لنا ما يلي :-

أ - آبار رأس الجزيرة الصخرية (الموقع رقم - ٤) ، يكون مستوى الصخر فيها فوق خط الماء ، في أعلى مد بحري .

ب - آبار القسم الأوسط من شبه الجزيرة (الموقع رقم - ٥) ، يكون الصخر فيها بمستوى خط الماء ، أو دونه بقليل ، في أدنى جزر بحري .

جـ - آبار جزيرة ابن هاني (الزيرة) ، يكون مستوى الصخر فيها فوق خط الماء ، في أعلى مدّ بحري .

٨ - تبين لنا من خلال حفريات عرضية ، تمت في القسم الشرقي من رأس ابن هاني ، وجود القاع الصخري في هذه الناحية وفق ما تيسر لنا ، على الشكل التالي :

أ - في الموقع (٧) لم يظهر الصخر الطبيعي على عمق (٥ر١)م من سطح الماء ، ولكن لا شك في أنه موجود على عمق أكبر من ذلك . ولكن من الملفت للنظر وجود طبقة رملية بمستوى سطح الماء من نفس رمال الشاطىء الحالي ، تعلو طبقة طينية من مخلفات بحرية وأصداف وقواقع ونفايات مختلفة لا توجد إلا في قاع البحر ، مما يدل أن البحر كان يمتد يوماً إلى هذا المكان ، ويظهر الماء في هذا السبر على عمق (٢)م تقريباً .

ب - نجد في الموقع (٨) نفس الملاحظات السابقة ، ولكن هنا لم يظهر القاع الصخري عند حفر بئر حديث إلى عمق (٥ر٢)م من سطح الماء ، وهذا يؤكد النتيجة الآنفة الذكر . مع العلم أن الماء يظهر في هذا السبر على عمق (٣) م تقريباً .

جـ - يؤخذ من أقوال بعض سكان المنطقة ، أن القاع الصخري لا يظهر إلا دون سطح الماء بما يزيد عن (٢) م ، لكل الآبار التي تم حفرها سابقاً ،

---

٥٣ - د . عدنان البني ، أوغاريت الجديدة في رأس ابن هاني ، ص : ٣ .

ضمن منطقة تمتد من مرسى القبان إلى منطقة المروج بمسافة عرضية من (٤٠٠-٦٠٠)م شرقي الطريق الحالي . أما بعد ذلك ، فإن القاع الصخري دائماً فوق خط الماء ، كما هو الحال في آبار الموقع رقم (٦) ، من جزيرة ابن هاني (الزيرة) شمالاً ، وعلى امتدادها جنوباً بموازاة الطريق العام إلى مسافة غير محددة بعد ، مما يشير إلى أن الشاطىء القديم كان يمتد شرقاً إلى هذه المسافة من الشاطىء الحالي ، في مرسى الخضر الكبير .

إذن ، نستنتج مما سبق ، التالي :

١ - لم تكن شبه جزيرة ابن هاني (رأس الفنار) يوماً إلا جزيرة منفصلة عن الشاطىء ، تأخذ شكل متوازي أضلاع متوسط أبعاده (١ × ٣ر٠) ميلاً بحرياً .

٢ - تفصل شبه الجزيرة عن اليابسة منطقة صخور ضحلة (± ١) م ضمن الشكل الهندسي رقم (٢) ، يتخللها ممر عميق نسبياً (٢ - ٣)م ، يأخذ الأبعاد ، التي يحددها الشكل الهندسي رقم (٣) .

٣ - هناك احتمالان لامتداد الشاطىء القديم ، بين شبه جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل ، وهما على الشكل التالي :

أ- من الناحية الشرقية :

هناك احتمال لامتداد الشاطىء حسب الخط المنقط ، بين الموقع رقم (٢) في الشمال شرقي مرسى القبان ، إلى الموقع رقم (٢) جنوب شرقي مرسى الخضر . ولكن إن كانت شبه جزيرة قرية ابن هاني «الزيرة» منفصلة يوماً عن الشاطىء ، وكل الدلائل تشير إلى ذلك ، فإن الشاطىء القديم في هذه الناحية كان يأخذ منحى آخر أكثر امتداداً نحو الشرق .

ب - في الناحية الغربية

يُلاحظ في هذا الطرف وجود منطقة منخفضة (ا) عما حولها من الأرض ، ومياه ضحلة (-١)م ، كانت تصل على ما يظهر حتى حدود التل الأثري ، وتشكل ممراً بحرياً يمكن تتبع آثاره حالياً في اللسان البحري ، الممتد بين مركز

الأبحاث في الشمال (٢) ، ونهاية الشاطىء الصخري في الجنوب (٢) قريباً من فندق «مريديان» الحديث . كما أن هناك قاعاً صخرياً (II) ويقع بمستوى سطح البحر تقريباً (± ١) م ، ويمكن تتبع امتداده بسهولة ، من نهاية الشاطىء الصخري في الشمال ، إلى منطقة الصخور الضحلة (+) في الجنوب . وهذا ما نجده في البئر رقم (٥) ، ويمكن التأكد منه في بئر حديث ، تم حفره مؤخراً في الموقع رقم (٩) .

ب - المشاهدات البحرية والإنشاءات المرفئية في رأس ابن هاني

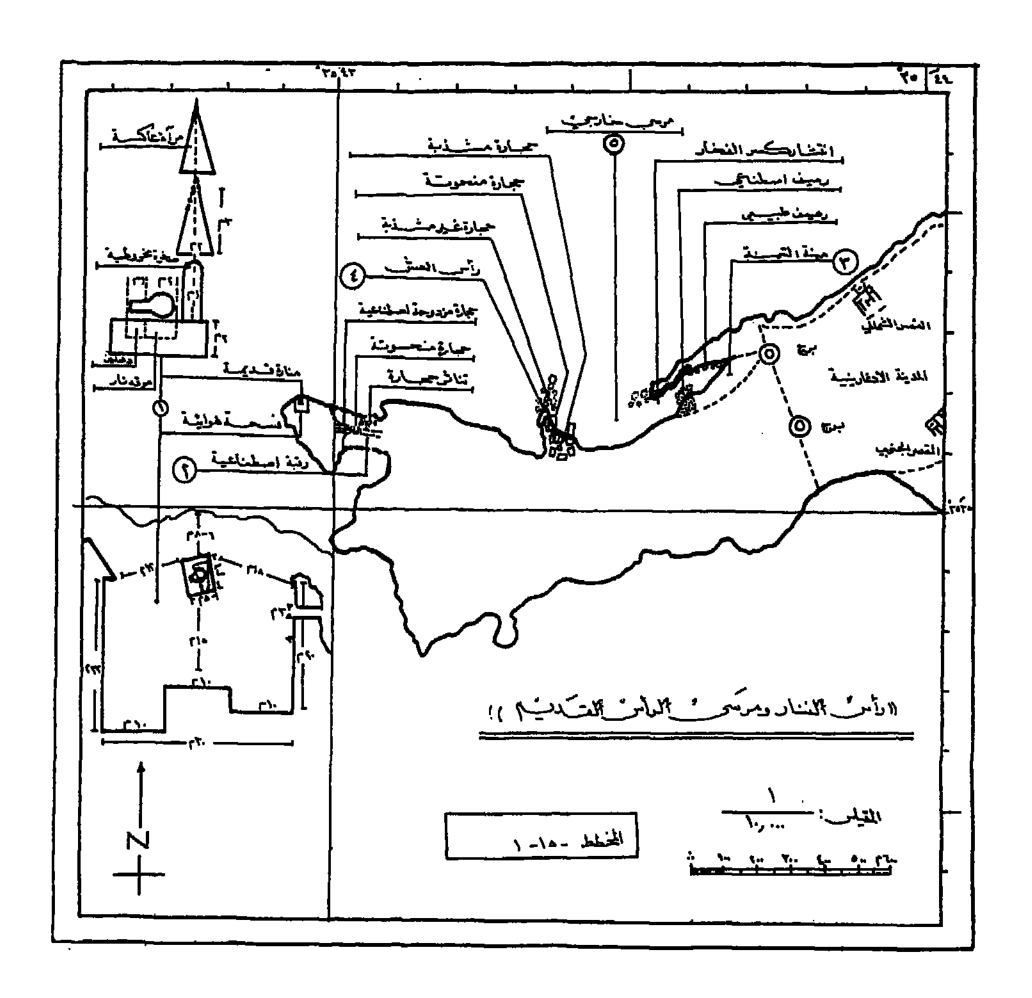
من الملفت للنظر ، وجود العديد من المرافق البحرية ، في رأس ابن هاني ، وهذا يشير إلى نشاط بحري كبير ، وتقدم حضاري مزدهر ، عبر مختلف العصور . وللتعرف على ذلك ، لا بد لنا من دراسة ما نجده من آثار بحرية على الواقع ، نستعرضها أولاً بأول ، على الشكل التالي :

١ - رأس الفنار (المخطط - ١٥ - ١)

هو رأس منارة ابن هاني الحديثة . ومن غريب الصدف ، أن يكون هذا الطرف من رأس ابن هاني مكاناً لمنارة قديمة ، حيث نجد التالي :

أ- منارة قديمة (الموقع رقم - ١)

وهي عبارة عن فسحة هوائية ، منحوتة في صخر الطرف الشمالي الغربي من رأس ابن هاني ، على شبه جزيرة صغيرة ، تكاد تكون منفصلة عن الشاطىء . يبلغ متوسط أبعاد هذه المساحة (٣٠×٢٣×٢٠) م ، وتتصل مع البحر بفتحتين (١٥ ، ١٢) م . يتوسط مدخل هذه المساحة صخرة منحوتة (٦×٥×٢) في الصخر الطبيعي ، تعلوها حفرة اصطناعية دائرية قطرها (٢) م وعمقها (١) م؛ وهي عبارة عن موقد لإشعال النار ، يمتد منها دهليز بطول (١) م للتزود بالوقود اللازم لاستمرار الشعلة ، وتعلوها صخرة مخروطية محطمة ومنهارة فوق الحفرة ، يبلغ متوسط أبعادها الباقية حتى الآن


مرآة عاكسة
صخرة مخروطية
منارة قديمة
فتحة هوائية
رتبة اصطناعية
حجارة مشذبة
حجارة منحوتة
حجارة غير مشذبة
حجارة مزدوجة اصطناعية
حجارة منحوتة
تلال حجارة
انتشار كسر الفخار
رصيف اصطناعي
رصيف طبيعي
السور الشمالي
برج
برج
السور الجنوبي
«رأس النار ومرسى الرأس القديم»
المقياس: ١/١٠,٠٠٠
المخطط -١٥-١

(٣×٣×٢) م بسماكة (١) م تقريباً . وقد كانت على ما يظهر أكبر من ذلك بكثير ، وتُنصب عليها غالباً مرآة عاكسة لنشر النور إلى مسافات بعيدة . ويلاحظ في هذا الموقع وجود رصيف بحري بعرض (٨) م تقريباً ، وهو يقارب عرض الرصيف البحري في الناحية الغربية والجنوبية الغربية من «بنت أرواد» التي تقع شمالي غربي الجزيرة . كما أن حفر هذه الساحة ، على نفس مبدأ جزيرة المخروط ، التي تقع في أقصى جنوب الأرخبيل الأروادي ، ووجود نفس الصخرة المخروطية المتقاربة في الأبعاد ، يوضّح الإرتباط بين منارة المخروط ومنارة ابن هاني القديمة ، ويشير إلى أنهما من عصر واحد . لكن هنا في رأس ابن هاني لا نشاهد الردم الإضافي في قاع هذه الحفرة ، كما هو الحال في جزيرة المخروط ، بل يوجد فقط آثار نحت وقطْع حجارة قد أزال مع الزمن بعض معالم هذا المكان الأثري الهام . وكما نرى ، فإن هذه المساحة قد حُفرت في البدء مرتفعة عن سطح البحر بما فيه الكفاية؛ بحيث لا تغمرها المياه إلا في أمواج البحر العالية ، وهذا ما يمكن لمسه من فتحتي اتصالها مع البحر . وقد أحدث في الطرف الشرقي من هذه الساحة ، على ما يظهر فيما بعد ، فتحة اتصال بعرض (٣)م تقريباً لتصريف مياه البحر ، الأمر الذي يشير إلى أن هذه الحفرة ، وبالتالي الساحة والمنارة ، قد تم نحتهما في هذا المكان قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م تقريباً . وهذا يوضح الإستخدام الطقسي ، ولربما حرق جثث الأموات ، بالإضافة إلى كونها منارة لهداية السفن في العصر القديم ، كما هو الحال في جزيرة المخروط . وهذا يرجح ، أن هذا المكان قد يكون معبداً أو محرقاً ومنارة لمدينة أوغاريت ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً ، ولربما في الألف الثالثة قبل الميلاد ، أسوة بمنارة المخروط والكيسونة ومحارق جزيرة أرواد .

ب - رقبة إصطناعية (الموقع رقم - ٢)

تصل هذه الرقبة ، بين شبه جزيرة رأس الفنار الصغيرة ورأس ابن

هاني ، عبر مياه ضحلة ، وتمتد بطول (١٠٠) م تقريباً .

ويبدأ جسر العبور هذا ، من أقرب نقطة قريبة من شاطىء الرأس المقابل ، بحجارة اصطناعية مزدوجة من رمال وأصداف بطريقة الصب ، على نفس مبدأ صناعة حجارة الرقبة الإصطناعية في جزيرة «مارتاتروس» ، ولكنها ذات ملاطة خفيفة . وتمتد هذه الرقبة نحو الشاطىء المقابل في الشرق على شكل طريق يعلو مستوى سطح البحر بقليل في أعلى مد بحري ، وهو مرصوف من خجارة مفردة منحوته من الصخر الرملي متوسط أبعادها في البداية (٢٢٥×٢٢٥×٦٠) سم ، ثم تأخذ أشكالاً مختلفة يبلغ متوسط أبعاد ما يمكن تمييزه فيها [(٢٠٠×٢٥٠×٦٠) ، (١٥٠×٢٥٠×٦٠) ، (١٠٠×٢٥٠×٥٠)] سم ، وهناك بعض الحجارة المحطمة صغيرة الحجم موزعة بين هذه الحجارة . وتتناثر بعض الحجارة وأجزاء منها إلى مسافة (٢٥) م في اتجاه الشمال الشرقي من بداية التجمع هذا . أما بقية الحجارة التي كان يتكون منها هذا الممر ، فلا شك أن بعضها قُطِع ونُقل من مكانه لأغراض البناء . ولا يزال بالإمكان تتبع آثار بعضها بين الصخور الضحلة على طول الحافة الشمالية ، حيث ألقت بها الأمواج الجنوبية الغربية ، التي تندفع من الفتحة المقابلة ناحية الجنوب الغربي ، واستقـرت في مكانها أو دفعتها الأمواج بعيداً ، ومن الصعوبة التعرف عليها الآن . ويلاحظ هنا التشابه في وجود مثل هذه الرقبة الإصطناعية في كل من شبه جزيرة «مارتاتروس» وشبه جزيرة رأس الفنار الصغيرة . فكلاهما قد تم إقامته بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م تقريباً . وهذا دليل على الإستخدام الأقدم قبل هذا التاريخ .

جـ - مرسى الرأس القديم (المخطط - ١٥ - ١)

هو عبارة عن خليج طبيعي صغير ، يقع في صخر الحافة الشمالية من رأس ابن هاني ، ونجد فيه المشاهدات البحرية ، والإنشاءات المرفئية التالية :

١ - مينة التينة (الموقع رقم - ٣)

هي عبارة عن حوض صغير ، كان يمتد شرقاً ، على ما يظهر ، حتى البرج الدفاعي في هذه الناحية . وهذه الميناء محمية جيداً في مختلف حالات الطقس ، وخاصة في الرياح والأمواج الشمالية ، ونلاحظ فيها مايلي :

أ - رصيف طبيعي :

يأخذ هذا الرصيف منحى المستقيم في بعض أجزائه ، وتشير كل الدلائل إلى وجود الصنعة في تسوية حافته شبه العمودية ، وهذا يذكرنا بالأرصفة الإصطناعية المشابهة في كل من ميناء جبلة ومرفأ سوكاس ، وإن ما نجده من حجارة متناثرة على طول هذا الرصيف ، ليست في الواقع إلا حطام الحافة الإنهدامية للصخر في هذا الطرف من رأس الميناء ، وقد قذفت بها الأمواج إلى حيث استقرت في مكانها . ولا يزال بالإمكان مشاهدة بعض اقسام هذه الحافة الإنهدامية على امتداد الرصيف ناحية الغرب ، مما كان يشكل حماية طبيعية للميناء من الرياح والأمواج .

ب - رصيف اصطناعي

كان بالإمكان تمييز ركام هذا الرصيف الإصطناعي بكل سهولة ، حتى عهد قريب جداً ، وخاصة من تحت سطح البحر ؛ وكان يتشكل من ركام حجارة مشذبة وغير مشذبة بطول (٣٠) م تقريباً ، ويمكن مشاهدة مختلف أنواع كسر الفخار بكثرة على أطرافه وبين ركامه ، وكذلك التقاط بعض حطام الآنية والصحاف اليونانية من الطبقة العلوية فيها . وبالرغم أن الإنشاءات السياحية الحديثة قد طمست كل هذه الآثار ، فإن بعض المخططات التنظيمية لابن هاني تُظهر هذه المنطقة على شكل شبه جزيرة صغيرة تكاد تكون منفصلة عن الشاطىء . ومرد ذلك إلى أنها كانت تتوضع بمستوى سطح البحر أو دونه بقليل ، ولا تظهر فوق سطح البحر إلا في أدنى جذر بحري ، وتتصل مع الشاطىء برقبة اصطناعية قليلة العمق . ولكن في الواقع لا يعدو هذا الركام سوى رصيف اصطناعي متقدم مغمور

بالماء ، يبعد عن الرصيف الطبيعي بمقدار (٢٠) م تقريباً ، مما كان يجعل من حوض «مينة التينة» مياهاً آمنة ، بغض النظر عن تقلبات الطقس في البحر المفتوح . لقد كانت هذه الناحية حتى عهد قريب جداً مصدراً للحصول على الحجارة المنحوتة مسبقة الصنع ، أسوة بحجارة البرج القريب ، الأمر الذي لم يترك أياً منها ليتثنى لنا مشاهدته على ما يظهر في مكانه الصحيح في وقت لاحق . وكان شاطىء هذه الميناء ، باستمرار مقصداً للباحثين عن اللقى الأثرية من غربلة رمال وتربة مياهه الضحلة . كل ذلك يبين لنا أن هذا الرصيف قد بُني قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل ، لأن لا فائدة منه للأعمال البحرية حتى لو بقي كاملاً بالوضع الذي كان عليه بعد انغماره في الماء ، علماً أن كل الدلائل تشير إلى بنائه في عهد أقدم من عصر البرونز الحديث .

جـ - انتشار كسر الفخار :

تشاهد مختلف أنواع كسر الفخار ، وخاصة حطام الأمفورات ، على طول الحافة الصخرية للرصيف الطبيعي عند الرأس ، مما يشير إلى قدم الاستخدام البحري لهذا الرصيف ، أما حوض الميناء ، فإن الفرصة غير سانحة لمشاهدة كسر الفخار بكثرة في حوضه ، بسبب ركام الحافة الإنهدامية ؛ التي ألقتها الأمواج إلى قاع هذه الميناء ، ما عدا الرصيف الاصطناعي ، الذي نوّهنا عن مكوناته سابقاً ، قبل زوال معالمه وانطماره تحت رمال الشاطىء الاصطناعي الحالي .

٢ - رأس العش (الموقع رقم - ٤) :

هو عبارة عن رأس اصطناعي في معظم أقسامه ، قد أنشىء على أرضية طبيعية من أساس صخري حواري ورملي ، بعد تسوية سطحه بركام إصطناعي من حجارة غير مشذبة للحفر والأخاديد التي كانت تقع دون مستوى سطح البحر ، لاستقبال مختلف أنواع الحجارة التي تشكل هذا الرأس ، الذي نجد فيه ما يلي :

أ ـ حجارة مشذبة :

تتوضع هذه الحجارة ، التي يبلغ متوسط أبعادها (٤×٣×٢) م ، بين حجارة غير مشذبة متوسط أبعادها (٥×٣×٢) م ، ولا شك أن بعض الحجارة الكبيرة الحجم ، هي في الأصل من حطام الشاطىء ، وقد استفيد منها في مكانها لتشكيل هذا الرأس .

ب ـ حجارة منحوتة :

يتركز معظم هذه الحجارة ، التي يبلغ متوسط أبعادها (٣×٢×٥ر١) م ، فوق الركام الإصطناعي ، وبعضها مغمور في الماء . ولكن بعضها الآخر يقع بمستوى سطح البحر أو دونه بقليل ، مما يشير إلى أنها قد وُضعت في مكانها ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن .

جـ ـ حجارة غير مشذبة :

تمتد هذه الحجارة بين رأس العش ، وصخرة طبيعية تقع بمستوى سطح البحر ، بخط شبه مستقيم مسافة (٦٠) م تقريباً . يبلغ متوسط أبعاد هذه الحجارة (٥×٣×٢) م ، ويصل حجم بعضها حتى (٧×٤×٣) م . ونجد شبيهاً لتوضع هذه الحجارة غير الطبيعي في كل من مرسى «الكيسونة» في مرفأ «كارنة» ، ورأس «المطبقة» في ميناء «جبلة» مما يضفي صبغة الصنعة عليها ، ولكن هنا تأخذ بعض الحجارة غير المشذبة أبعاداً أكبر ، ويسهل تمييزها عن بعضها . فإن لم يكن هذا الإمتداد الصخري المغمور حالياً في الماء إلى عمق يتراوح من (٢-٤) م تقريباً من صنع يد إنسان ، فإن هناك احتمالاً أن هذا الصخر ، كان في الأصل عبارة عن ريف صخري طويل قد دمرته أمواج البحر ، خاصة بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل ، وهذا يعضد النتائج السابقة .

د ـ قبور منحوتة في الصخر :

من الملفت للنظر ، وجود الكثير من القبور الفردية منحوتة من صخور

حجارة هذا الرأس المشذبة منها وغير المشذبة ، مما يوحي أن الغاية من وضع هذه الحجارة في مكانها ، قد لا يعدو إيجاد مقبرة بعيدة عن تجمع سكاني . ولكن الحافة الإنهدامية المرتفعة على الشاطىء الشمالي لرأس ابن هاني تفي بالغرض المطلوب ، وهذا يؤكد أن الإستفادة من هذه الحجارة لنحت القبور قد تم بعد وضعها في مكانها ، لا سويت بهذا الشكل لتحقيق مثل ذلك الهدف . فإن علمنا ، أن طراز نحت هذه القبور وأبعادها ، نجد مثيلاً له في عمريت والجزر الصغيرة التي تقع جنوبي جزيرة أرواد تعود إلى العصر الهلنستي وما قبله ، فلا شك أن هذه القبور تعود إلى نفس الفترة ، وهذا يؤكد أن بناء رأس العش موضوع بحثنا هذا ، يجب أن يعود بطبيعة الحال إلى عهد أقدم .

٣ - مرسى خارجي (الموقع رقم - ٥)

يتصف هذا المرسى بشاطئه الصخري ذي الحافة الإنهدامية المرتفعة ، ويختلف عن غيره من المراسي عامة بقاعه الصخري ، وله مدخل عريض واضح محمي جيداً برأس العش من الرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية ، وخاصة عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن بـ (٢) م على الأقل . وإن كانت كسر الفخار لا تشاهد بكثرة في قاع هذا المرسى ، وذلك بسبب حطام الشاطىء الصخري للحافة الانهدامية لرأس العش ، الذي انتشر إلى مسافة بعيدة وملأ هذا القاع ، فإن استخدام هذا المرسى بصورة مؤقتة والانتظار لدخول «مينة التينة» الصغيرة ، أو الالتجاء إليه والإحتماء من العواصف والأنواء أمر لا غنى عنه ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م تقريباً . وإن استمر استخدامه بعد ذلك بشكل أو بآخر ، ولكن كل الدلائل تؤكد إقامة الإنشاءات البحرية الإصطناعية قبل هذا التحول . . !!! أليس لهذا سمي بمرسى الرأس القديم . . ؟؟

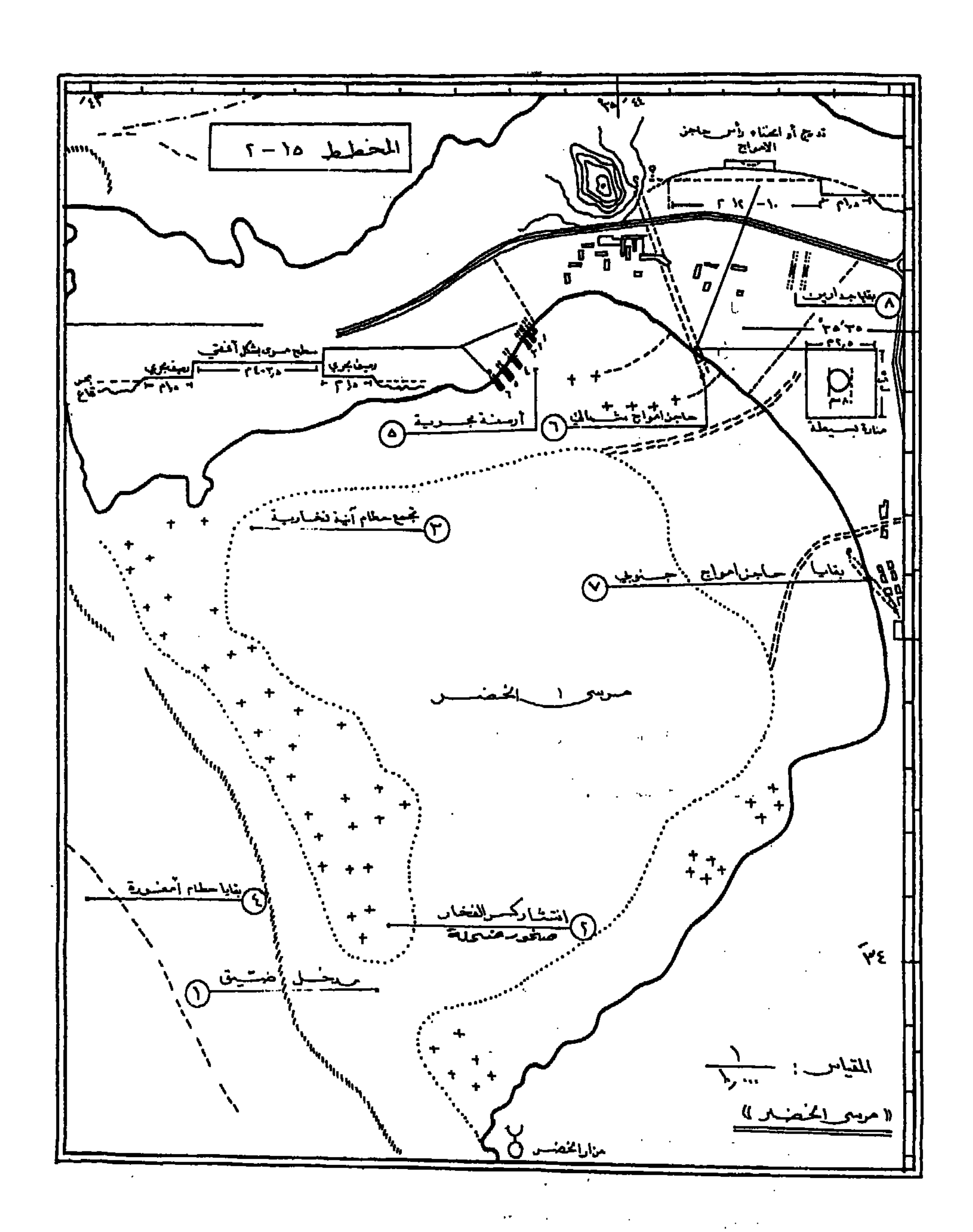
٢ - مرسى الخضر (المخطط - ١٥ - ٢)

هو مرسى طبيعي كبير محمي جيداً من العواصف والأنواء ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م تقريباً؛ إذ كان عبارة عن خليج شبه مغلق يتم الدخول إليه من مدخل ضيق (الموقع رقم -١) ، تحدده صخور ضحلة (+) تقع بمستوى سطح البحر من الشمال (الموقع رقم - ٢) ، وصخور (+) رأس «مزار الخضر» المشابهة في الطرف المقابل من الجنوب .

وقد استمر استخدام السفن في هذا المرسى حتى بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، بفضل الحماية الطبيعية ، التي تؤمنها هذه الصخور له من جراء انكسار الأمواج عليها ، حيث تحافظ على مياه ساكنة نسبياً صالحة لتداول الأعمال البحرية ، بغض النظر عن تقلبات الطقس خارج هذا المرسى ، حتى في الرياح والأمواج الجنوبية الغربية والغربية . فقد كان بإمكان السفن الكبيرة أن ترسو في منتصف هذا الحوض ، وتترك للفلك والسفن الصغيرة نقل الشحنة تباعاً إلى الشاطىء . أما السفن الصغيرة ، فكان باستطاعتها أن تربط بالمؤخرة إلى شاطىء هذا المرسى ، أو تراصف أو ترسو في مرافقه البحرية العديدة ، ويظهر لنا ذلك واضحاً من وجود الإنشاءات المرفئية ، والمشاهدات البحرية التالية :

أ - انتشار كسر الفخار

يمكن مشاهدة كسر الفخار ، على اتساع هذا المرسى ، وخاصة عند مدخله في (الموقع رقم - ٣) . وهناك بقايا من حطام أمفورة يتوضع في (الموقع رقم - ٤) ، على عمق (١٥) م تقريباً ، شمال غرب رأس مزار الخضر . وإن كان انتشار كسر الفخار هذا من مخلفات السفن بطبيعة الحال ، فإن تجمع الآنية الفخارية وبقايا الأمفورة ، لاشك أنه من حطام السفن القديمة ، التي لم يبقَ منها غير هذه الآثار ، لوقوعها تحت تأثير الأمواج في الأعماق الضحلة .


المخطط ١٥ - ٢
تدمج أو امتداد رأس حاجز الأمواج
بقايا جدارين
منارة بسيطة
سطح صخري بشكل أفقي
رصيف بحري
أرصفة بحرية
حاجز أمواج شمالي
تجمع حطام آنية فخارية
بقايا حاجز أمواج جنوبي
مرسى الخضر
بقايا حطام أمفورة
انتشار كسر الفخار صخور رملية
مدخل ضيق
المقياس : ١
«مرسى الخضر»
مزار الخضر

ب ـ أرصفة بحرية (الموقع رقم ـ ٥)

ويمكن حالياً تتبع وجود حتى (٦) أرصفة بحرية يدعوها الصيادون «بنوك» تشكل بينها أحواضاً مائية متباينة فيما بينها من حيث الإتساع يطلق عليها اسم «بنوط» (= أحواض)، وتتصف كالتالي :

١ ـ تبدأ هذه البنوك من مسافة (١٠)م من سياج فندق «ميريديان» الحالي، وتنتشر بشكل عمودي على الشاطىء مسافة (٢٠٠)م تقريباً، وفق الترتيب الرقمي (١-٢-٣-٤-٥-٦)، على التوالي نحو الغرب .

٢ ـ تبتعد هذه الأرصفة عن بعضها بمسافات مختلفة، لتشكل «البنوط» بمتوسط إتساع (١٢-٢٠-٧٠-٤٠-٤٠) م، على وجه التقدير ؛ لتعذر قياسها بدقة، بسبب تصنيع طريق حديث من إسمنت مسلح، يوصل بين الشاليهات في هذه الناحية والبحر .

٣ ـ يتراوح متوسط أطوال البنوك الظاهري (١٠ ـ ١٢ ـ ١٨ ـ ٢٠ ـ ٢٢ ـ ٢٠) م، حتى الشاطىء الرملي الحالي .

٤ ـ يتقارب عرض هذه البنوك (٦-٧-٦-٧-٨-٧) م، حسب ما يظهر منها فوق قاع البحر . أما بالنسبة لعرض الرصيف الأول، فيشاهد له امتداد رصيف بحري اصطناعي بطول من (٢٠-٣٠) م، نحو الشمال الشرقي، الأمر الذي يشير إلى احتمال استعمال هذه المساحة المرصوفة من الحجارة الإصطناعية كامتداد للرصيف المذكور، أو ساحة من الأرض لتداول البضائع، أو منزلق لسحب السفن وانزالها، في العصور القديمة .

٥ ـ تأخذ هذه الأرصفة مقطعاً عرضياً شكل(ـــ‾‾ـ)، بسبب وجود رصيف بحري حتًي، متوسط عرضه (١٫٥) م كلا الجانبين، قد حتته الأمواج منذ بنائه في البحر .

٦ ـ يبلغ متوسط ارتفاع ما يمكن تتبعه من السطح المنبسط الأفقي لهذه الأرصفة، من (٣٠ ـ ٤٠) سم فوق سطح البحر، في أعلى مد بحري .

٧ ـ تتفاوت الأعماق في هذه «البنوك»، على جانبي الأرصفة، بين

(٥٠ ـ ١٠٠) سم فوق القاع الصخري ، في أدنى جزر بحري .

واستناداً لهذه المعطيات ، ومن دراسة هذه التوضعات البحرية ، نلاحظ التالي :

١ ـ بُنيت هذه الأرصفة في مكانها ، لتلائم مستوى البحر الحالي ، في حوض مرسى شبه مغلق ، لا تأثير كبير للأمواج على هذه الأرصفة ، ضمن هذه المياه الآمنة ، في مختلف حالات الطقس .

٢ ـ يتضح لنا من وجود عرض الأرصفة البحرية الحتية (٥ر١) م على جانبي الأرصفة البحرية ، أن زمن إقامة هذه الأرصفة واستخدامها ، كان بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، لا قبله .

٣ ـ يظهر لنا من عدم مشاهدة الردم الإضافي أو الثانوي فوق سطح هذه الأرصفة ، أنها قد سويت منذ بنائها في هذا المكان بشكل أفقي وموازي لسطح البحر دون أن يكون لارتفاع مستوى سطح البحر وانخفاضه دور في تشكيلها ، لتعلو مستوى سطح البحر بهذا الشكل والمقدار ! ! !

٤ ـ يتأكد لنا من مقارنة عرض الأرصفة البحرية الحتية المتشكلة (٥ر١) م ، ضمن حوض هذا المرسى الآمن ، مع عرض ما هو معاصر لها من أرصفة في البحر المفتوح ، أن بناء الأرصفة قد تم بعد ارتفاع كبير في مستوى سطح البحر بمقدار (٢) م على الأقل .

٥ ـ يُثبت لنا عدم مشاهدة أي أثر لأرصفة بحرية حتية أخرى مشابهة مغمورة ، أن التحول البسيط اللاحق في مستوى سطح البحر ، لا تأثير ملموس له على هذه الأرصفة ، بسبب الإرتفاع البسيط غير المؤثر لسطح البحر في الشاطىء الأخير . وكان تأثيره فقط على ما يظهر على المناطق السكنية والإنشاءات الدقيقة ، كما لمسنا ذلك في جزيرة أرواد ، من جراء المعاناة من الرطوبة في المناطق الإصطناعية ، لا في مثل هذه الأرصفة والإنشاءات البحرية الأخرى المشابهة لها ، في ساحل القطر العربي السوري .

٦ ـ يشير لنا عمق مياه هذه البنوط ، وخاصة على جانبي البنوك ، أن هذه الأحواض كانت مخصصة على ما يظهر فقط للفلك والسفن الصغيرة ، لا الكبيرة منها التي كان بإمكانها أن ترسو في حوض هذا المرسى أو تراصف في مواقىء أكبر .

٧ ـ ومن الملفت للنظر ، أن هذه الأرصفة قد بُنيت فوق القاع الصخري الضحل ، وهذا يشير إلى نظام البناء الفينيقي ، مثلما لمسنا ذلك في مرافيء أرواد وكارنة وغيرها ، مما يحدد تابعية هذه الإنشاءات البحرية إلى المدينة الأوغاريتية ، القابعة في التل القريب . . .

٨ ـ يبين لنا الاختلاف الظاهر في اتساع البنوط وأطوال البنوك ، أن هذه الأرصفة قد أُنشئت في مكانها لتناسب وحدات بحرية من أطوال وأحجام مختلفة ، وأن لها على ما يظهر استخدامات أخرى . . . ! ! !

إذن ، فنستنتج أن هذه الإنشاءات المرفئية ، قد تم بناؤها ، حتماً ، بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل . ويُلاحظ ، على الأغلب ، أن لها أيضاً الإستخدامات البحرية ، التالية :

١ ـ لاشك في أن وجود مثل هذه الأرصفة ضمن حوض مرسى الخضر الكبير ، يساعد كثيراً في عملية تداول ونقل البضائع «التجريم» ، بين السفن الكبيرة الراسية على المخطاف والشاطىء ، بواسطة الفلك والسفن الصغيرة ، التي تحتمي من تأثير الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية ضمن مياه حوض هذه البنوط الساكنة ، وتجد على أرصفتها سهولة عملية شحن وتفريغ البضائع والحمولات والركاب بكل يسر وأمان ، بديلاً عن سحب السفن إلى الشاطىء ، وهذا يسرع في تنفيذ الأعمال البحرية ، ويختصر من الوقت اللازم لإنجازها ، وبالتالي يكون الربح أكبر ، وهو غاية العمل التجاري البحري .

٢ ـ كما أن التنوع في أطوال واتساع والأعماق بين هذه الأرصفة ، يشير إلى احتمال استعمال مياه هذه البنوط لسحب السفن إلى منحدرات شواطئها

الصخرية الضحلة ، لإجراء عملية الإصلاح والترميم الدورية (العمرة) ، التي تجرى عادة للسفن ، وخاصة الخشبية منها ، مرة واحدة في العام . وهذه المياه الهادئة الساكنة التي تؤمنها مثل هذه الأرصفة في مكانها تجعل من مرحلة سحب السفن إلى الشاطىء ونزولها منه ، عملية سهلة وبسيطة وأكثر أمناً .

٣ ـ ولكن يجب أن لا نغفل في جميع الحالات ، أن سفن العصر القديم ، التجارية منها والحربية ، كانت سفناً خفيفة وذات غاطس قليل ، يمكنها أن تُربط إلى هذه الأرصفة وتجد في مياهها مكاناً أكثر أمناً من الرسو في مياه حوض مرسى الخضر المواجه مباشرة للرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . وهذا ما يتناسب ، بطبيعة الحال ، مع سفن القرن الرابع عشر قبل الميلاد .

٤ ـ وإنْ كان من المحتمل أن يكون بعض هذه الأرصفة قد استُخدم كمنزلق لبناء السفن ، فإن استخدامها للسباحة والإستحمام ، كما يتخيله المرء للوهلة الأولى من جراء استعمالها في الوقت الحاضر لهذا الهدف ، لا يمكن أن تكون الغاية الأولى منها بأي شكل من الأشكال ، في الزمن القديم .

جـ ـ حاجز أمواج شمالي (الموقع رقم ـ٦)

ولا يزال بالإمكان مشاهدة رأس أطول حاجز أمواج اصطناعي ، تم التعرف عليه حتى الآن في ساحل القطر العربي السوري ، يمتد من (الموقع رقم ـ ٦) باتجاه الشمال الغربي ، ليمر حالياً من أسفل القسم الشرقي من بناء فندق «الميريديان» الحديث ويتابع نحو التل الأثري ، إلى حيث يبدأ من مكان في سور القصر الأوغاريتي الجنوبي لم تحدده الحفريات الأثرية[٥٤]. وهنا نجد التالي :

١ ـ يبلغ طول حاجز الأمواج هذا حوالي (٥٠٠)م على وجه التقدير؛

---

٥٤ ـ د . عدنان البني ، نسيب صليبي ، جاك لاغارس ، أليزابيت لاغارس ، رأس ابن هاني أثرياً وتاريخياً ـ دمشق ـ ١٩٨٧ م ، ص : ١ ـ ٣ .

بسبب عدم تحديد بدايته . أما نهايته فهي ظاهرة بكل وضوح ، ويشاهد لها امتداد في البحر؛ هو عبارة عن تناثر حجارة ردم أساس هذا الإنشاء البحري .

٢ ـ يقدر اتساع تدرج أو انحناء عرض هذا الحاجز بحوالي (١٢) م على الأقل ، مما يشير إلى صعوبة استخدامه كممر للعبور .

٣ ـ بُني هذا الحاجز المائي من حجارة غير مشذبة ، كما بُنيت الأرصفة البحرية (الموقع رقم ـ ٥) القريبة ، فهما بنفس الإرتفاع تقريباً ، من (٣٠ ـ ٤٠) سم في أعلى مد بحري ولهما نفس عرض الرصيف البحري الحتِّي حوالي (٥ر١)م ، مما يحقق الغاية منها في مياه مرسى الخضر الآمنة ، ويشير بنفس الوقت إلى أنهما من عصر واحد؛ أي بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل .

٤ ـ ينتهي حاجز الأمواج هذا بمنارة بسيطة ؛ ذات قاعدة مربعة (٥ر٢ × ٥ر٢ × ٢٥ر٠)م ، يتوسطها حفرةٌ قطرها (٨٠)سم وعمقها حوالي (١٥)سم ، ولا يزال بالإمكان مشاهدة آثار النار في صخرها المحترق ، وتبعد مقدار (١٠)م عن طرف حافته ، التي تنتهي في البحر وتتجه نحو المياه العميقة لا إلى الشاطىء المقابل ، مما يؤكد أنه لا يمكن أن يكون طريقاً يصل إلى الشاطىء الآخر بأي شكل من الأشكال ، لاستحالة عبور المركبات وصعوبة سير المشاة عليه ؛ فهو عبارة عن حاجز أمواج كبير في مرفأ بحري ضخم غير محدد المعالم بعد! ! !

د ـ بقايا حاجز أمواج جنوبي الموقع (الموقع رقم ـ ٧)

وكان لا يزال بالإمكان مشاهدة بقايا حاجز أمواج جنوبي في (الموقع رقم ـ ٧) قبل أن تزيله أعماق التسوية وبناء الشاليهات الحديثة في هذه الناحية من مرسى الخضر ، ويمكن تتبع بعض آثاره في منتصف المسافة بين نادي ضباط القوات المسلحة ومسبح جول جمال ، حيث يلاحظ أنه يتجه إلى المياه

العميقة نحو حاجز الأمواج الشمالي المقابل ، بما يشير إلى أنه طريق أو امتداد له ، لكن الأمر غير ذلك ؛ إذ نجد هنا التالي :

١ - يتجه حاجز الأمواج هذا نحو المياه العميقة كنظيره الآخر ، ولكنه يلتقي معه نظرياً بزاوية بسيطة لا على امتداد مستقيم ، مما يؤكد أنه ليس طريقاً للعبور .

٢ - امتداد هذا الحاجز نحو المياه العميقة في أقصر مسافة من الممر العميق ، يحدد وجود مرفأ بحري كنظيره الآخر .

٣ - تشير كل الدلائل إلى أن الحاجز المائي هذا ، كنظيره الآخر من حيث البناء والمواصفات ، وهما من عصر واحد .

٤ - لا يمكن الجزم بوجود منارة بسيطة أو غيرها في هذا الحاجز ، كما هو الحال ، في حاجز الأمواج الآخر لعدم كفاية الأدلة ، لكن تؤكد جميع المشاهدات إلى أن هذا الإنشاء البحري لم يكن يوماً إلا حاجز أمواج في مرفأ بحري آخر ، يقع في المياه العميقة من الطرف الجنوبي الشرقي في هذا المرسى الكبير .

وهنا نستنتج ما يلي :

١ - لقد ثبت لنا بما لا يدعو إلى الشك ، أن «الرصيف» الذي كان يفسره البعض كطريق للعبور بين رأس ابن هاني والشاطىء المقابل ، ليس في الواقع إلا حاجز أمواج في مرفأ كبير غير محدد المعالم بشكل واضح بعد .

٢ - وجود حاجز أمواج جنوبي آخر في الطرف المقابل من المرسى ، يتجه نحو المياه العميقة ولا يقع على امتداد حاجز الأمواج الشمالي الآخر ، يؤكد وجود مرفأ جنوبي آخر غير محدد المعالم كذلك .

٣ - وإنْ كان في تدرج مسطح هذين الحاجزين أو انحنائه ما يؤكد عدم استخدامهما بصورة رئيسية كطريق لعبور المشاة والخيل والمركبات ، فإن هذا لا ينفي وظيفة تأمين الإتصال البحري بصورة خاصة بين رأس حاجز الأمواج في أقصر مسافة بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل عبر المياه

العميقة التي كانت تفصل بينهما ، وبالتالي بين المرفأ الشمالي والمرفأ الجنوبي ، ووجود المنارة البسيطة في رأس كل منهما يفسر وجود نوع ما من هذا الإتصال ، إضافة إلى هداية السفن في مرسى الخضر الكبير .

٤ ـ بينما نرى ، أن عدم وضوح معالم بقية الإنشاءات البحرية في كل من المرفأ الشمالي والمرفأ الجنوبي ، يحد من تبلور معلوماتنا عنهما بشكل أفضل . وما يظهر حالياً من آثار وبقايا حاجز أمواجهما بوضعهما الراهن ، لا يعطينا معلومات أكثر مما ذكرنا . ولكن هذا لا ينفي إستخدام الحافة الداخلية لكل منهما كرصيف لمراصفة السفن بشكل أو بآخر ، والحفريات الأثرية في هذا المكان هي السبيل لكشف وإظهار ما تخفيه رمال هذا الموقع من آثار .

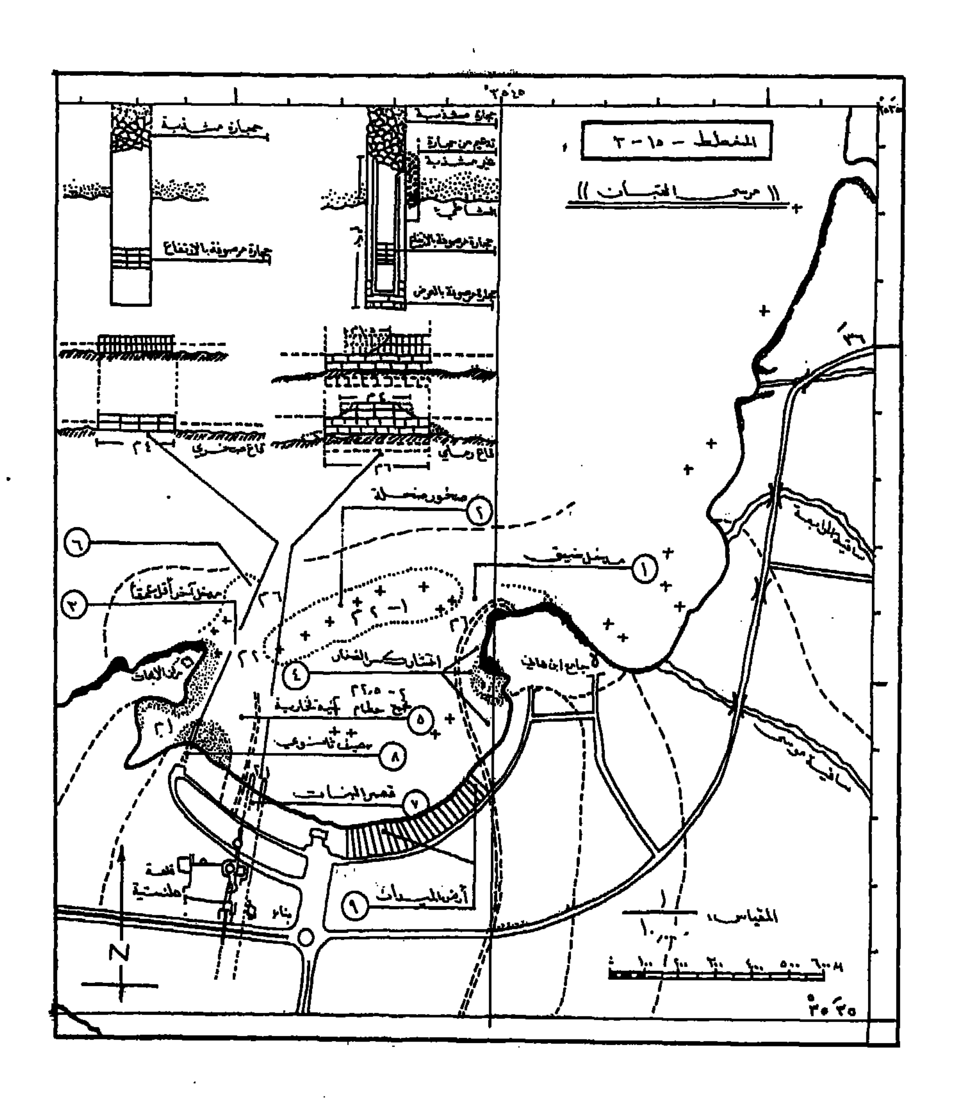
هـ ـ بقايا جدارين «الميدة» (الموقع رقم ـ ٨)

كان يلاحظ في هذا المكان وجود أساس جدارين يبعدان عن بعضهما مسافة (٣٠)م تقريباً ؛ يتراوح متوسط عرضهما من (٤ ـ ٥) م ، ويغوران عميقاً في الرمال ، يبلغ حجم معظم حجارته المنحوتة (١٠٠×٥٠×٤٠)سم ، وتتوضع فوق بعضها في عدة مداميك ، مما يدل على أنهما قد يكونان سوراً مزدوجاً أو رصيفين متوازيين. ويستفاد من أقوال بعض أهالي المنطقة أن هذين البنائين ، اللذين يطلق عليهما محلياً اسم «الميدة» ، كانا باستمرار مصدراً سهلاً للحصول على الحجارة الجاهزة ، الأمر الذي لم يترك من بقاياهما ، ما يمكن أن يستدل به ، لتحقيق هويتهما على وجه الدقة .

إذن ، فنحن بصدد مرافق بحرية مجهولة ، وإنشاءات مرفئية غير محددة المعالم بشكل واضح ، والإستمرار في هذه الدراسة قد يحدد هوية بعض هذه الآثار البحرية ، وهذا ما نسعى إليه في الكشف عما هو غير معلوم .

٣ـ مرسى القبان (المخطط ـ ١٥ ـ ٣)

هو عبارة عن مرسى طبيعي أقل اتساعاً من نظيره مرسى الخضر ، ومحمي جيداً من العواصف والأنواء ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر


المخطط - ١٥ - ٣
((مرسى المتبان))
قصر البنات
المقياس ١ : ١٠,٠٠٠
N

بمعدل (٢)م تقريباً ؛ إذ كان عبارة عن خليج صغير شبه مغلق ، يتم الدخول إليه من مدخل ضيق (الموقع رقم - ١) ، تحده صخور ضحلة من جهة الشمال (الموقع رقم - ٢) ، تقع بمستوى سطح البحر أو أعلى منه بقليل في أدنى جزر بحري .

وقد استمر استخدام هذا المرسى من قبل السفن بعد ارتفاع مستوى سطح البحر كمثيله مرسى الخضر . وهذا بفضل الحماية التي تؤمنها الصخور الضحلة من جراء انكسار الأمواج عليها ، فتبقى مياهه ساكنة نسبياً لتداول الأعمال البحرية . ويتم الدخول إليها من مدخل آخر (الموقع رقم - ٣) ، بغض النظر عن تقلبات الطقس خارج هذا المرسى ، حتى في الرياح والأمواج الشمالية .

فقد كان بإمكان السفن الكبيرة أن ترسو في مدخل هذا الحوض ، وتترك للفلك والسفن الصغيرة نقل الشحنة تباعاً إلى الشاطىء . أما السفن الصغيرة ، فكان باستطاعتها أن تُربط إلى شاطىء هذا المرسى ، أو تراصف إلى أرصفته البحرية ، ويظهر لنا ذلك واضحاً من وجود الإنشاءات البحرية ، ومشاهدة الآثار البحرية التالية :

أ - انتشار كسر الفخار

ويمكن مشاهدة كسر الفخار ، على اتساع هذا المرسى ، وخاصة في (الموقع رقم - ٤) منه ، على امتداد المدخل الشرقي الضيق المؤدي إلى المياه العميقة فيه . كما يمكن مشاهدة تجمع حطام الآنية الفخارية في (الموقع رقم - ٥) ، وما هي في الواقع إلا بقايا من حطام حمولة سفينة صغيرة قد ألقت ببعض حمولتها ، أو تحطمت في هذا المكان . أما توقع العثور على بعض الآنية الفخارية السليمة ، فيرجح وجودها بنسبة أكبر في رمال وطين حُفر القاع الصخري العميقة ، أكثر منها في رمال وشاطىء الصخر الضحل . ولإحتمال العثور على بعض الأمفورات ، يجب أن توجه الأنظار إلى المياه العميقة على امتداد المدخل الضيق الآخر المقابل ، وخاصة في (الموقع رقم -

٦) غربي هذا المرسى . هذا ، ومن اختلاف طراز وتنوع مادة وشكل الآنية الفخارية ، يتضح لنا أن هذا المرسى قد بقي قيد الإستخدام خلال فترات زمنية طويلة ، عبر مختلف العصور .

ب ـ قصر البنات (الموقع رقم ـ ٧)

هو الاسم المحلي المتعارف عليه لرصيفين اصطناعيين ، الأول منهما قد أقيم عليه حاجز أمواج بسيط لمسبح الشاطىء الأزرق الحديث ، أما الثاني فلا يزال بالإمكان مشاهدته بكل وضوح حتى الآن إلى الغرب قليلاً من الحاجز المذكور . ويبلغ طول ما يظهر منهما حالياً حوالي (٣٠)م على وجه التقريب ؛ يمتد منهما حوالي (١٥)م تقريباً في البحر ، ويختفي القسم المتبقى منه ، والذي يمكن تتبعه حتى (١٥)م ، تحت رمال الشاطىء ، ويتابع على ما يظهر نحو القبر المعقود والقلعة الهلنستية . فالرصيف الأول منهما يقع على موازاة بناء يبعد إلى الشرق من القلعة الهلنستية بنفس المسافة التي تفصل بينهما على وجه التقريب ، أما الرصيف الثاني فكما يظهر يقع على امتداد القبر الهلنستي ، وبموازاة الواجهة الشرقية للقلعة الهيلينية ، وقد أثبتت الحفريات الأثرية وجود قناة مياه[٥٥] في هذه الناحية ، سنأتي على وظيفتها فيما بعد . . . !!! يتشابه الرصيفان من حيث البناء ، فكلاهما قد بني في البحر من حجارة منحوتة بكل عناية وعن سابق عزم وتصميم ، في أعمق مكان من هذا المرسى . ويلاحظ بسهولة وجود نوعين من طراز البناء في هذا الإنشاء البحري ، الذي يتشكل من طبقتين يمكن تمييزهما عن بعضهما بكل وضوح . فالطبقة السفلية ، وهي القاعدة الأساسية لهيكل كل من الرصيفين ، يبلغ متوسط عرضها (٦)م تقريباً ، وهي مبنية من حجارة منحوتة ، تتوضع فوق بعضها بالعرض (١٠٠×٦٠×٥٠)سم . وما يمكن تمييزه منها حالياً ثلاثة مداميك على الأقل ، والباقي يغور عميقاً على ما يظهر في رمال القاع ، وإلا لما ثبت هذا البناء بالوضع الذي نراه عليه الآن .

٥٥ ـ نفس المصدر السابق ، القسم الأجنبي ، المخطط ـ ١٥ ، ص : ١٤ .

وتشير كل الدلائل أن مستوى هذا الرصيف ، يقع بمستوى سطح البحر ، أو أعلى منه بقليل في أدنى جزر بحري ، مما يتعذر الإستفادة منه في حالة المد ، حيث من المتوقع أن تغمره المياه من (٥٠ - ٦٠)سم في بعض حالات المد على مدار السنة . وهذا يدعو إلى الاعتقاد أن هذا الرصيف البحري الذي لا يمكن تمييز حَتّ مياه البحر فيه ، قد بُني وكان قيد الإستخدام على ما يظهر ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن بـ(٢)م على الأقل . واذا أخذنا بعين الاعتبار ، أن طراز توضع هذه الحجارة نجد مثيلاً له وعلى نفس العمق تقريباً في كل من الأقسام الشمالية والجنوبية المغمورة في جزيرة أرواد ، وفي الميناء الجنوبي الصغير لتبة الحمام ، وفي مرفأ كارنة ، والأرصفة المغمورة في كل من خراب مرقية والبسيط ، لاتضح لنا أن بناء قاعدة رصيفي قصر البنات ، يجب أن يعود إلى ما قبل البرونز الحديث .

وأما الطبقة العلوية ، فتتوضع فوق القاعدة الأساسية لكل رصيف ، بمتوسط عرض يبلغ (٤) م تقريباً ، وهي مبنية من حجارة منحوتة ، وتتسوى فوق بعضها في مدماكين بالإرتفاع (٩٠×٤٠×٥٠)سم . ويُلاحظ وجود تأثير الحت البحري في صخر هذه الطبقة المرتفعة ، لأنها تشكل الحافة الإنهدامية بالنسبة للرصيف الأقدم ، الذي أصبح يمثل رصيفاً بحرياً للبناء المتأخر بعد ارتفاع مستوى سطح البحر . إذ لا فائدة من تراجع الطبقة العليا بمقدار متر واحد في كلا الجانبين ، إلا تشيكل رصيف بحري عن غير قصد ، عند إيجاد ممر اتصال وموطىء قدم ، كسهولة تداول الأعمال البحرية على الحواف العميقة لمثل هذه الأرصفة . ويبلغ متوسط عرض الرصيف البحري التآكلي في رأس كل رصيف حوالي (٥ر١)م ، وأما على الجانبين فلا يزيد مقدار الحتّ البحري عن (٥٠ - ٦٠)سم . ولا غرابة في ذلك ؛ إذ أن الأمواج الشمالية في مثل هذا الخليج الصغير ، والتفاف الرياح والأمواج الشمالية الغربية والغربية نحو رأس هذا الرصيف ، لها التأثير الأكبر عما هو

الحال في مرسى الخضر الأكثر اتساعاً . وتكون فعالية الأمواج الجنوبية هنا على الأرصفة فيه بصورة عامة من الاتجاهين أمراً طبيعياً ، لتبدل تناوب هبوب الرياح الغربية والشرقية بالتساوي على مدار السنة . وهذا التوافق في عرض الأرصفة البحرية التآكلية للأرصفة العلوية في مرسى القبان وأرصفة مرسى الخضر ، يشير بطبيعة الحال إلى أنها من عصر واحد . مع العلم ، أن بناء الطبقة العلوية من حجارة منحوتة ، ينتهي في الواقع على مسافة (٢٠)م تقريباً من رأس كل رصيف . وما بقي منها بمستوى سطح الرمل بالإمكان تتبع مساره في الرمال نحو الجنوب ، فمبني من حجارة مشذبة مسواة السطح بعرض (٤)م ، بنفس أسلوب بناء وطراز حجارة الأرصفة البحرية وحاجز الأمواج في مرسى الخضر ؛ وهذا دليل آخر على أنهما من عصر واحد .

وإذا أخذنا بعين الاعتبار ، أن توضع حجارة الطبقة العليا لهذين الرصيفين بالارتفاع (⎕) ، نجد مثيلاً له في بعض أساسات إعادة إنشاء السور المتراجع في منتصف الواجهة الجنوبية من جزيرة أرواد فوق طبقة الردم الإضافي ، الذي دعى إليه ارتفاع مستوى سطح الماء ، لاتضح لنا بالمقارنة وبالبرهان أن بناء الطبقة العليا في قصر البنات ، قد نُفذ بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل . ومن مشاهدة تدعيم جانبي من حجارة غير مشذبة أحدث عهداً في الجهة الغربية من الرصيف رقم (٢) مباشرة فوق خط الشاطىء ، يتضح لنا أن هذه الأرصفة المبنية في القاع الرملي وفي أعمق نقطة من هذا الخليج ، قد استُخدمت للسفن الأكبر حجماً ، ويظهر أن لهذه الأرصفة وظيفة أخرى ، سوف تتضح لنا فيها بعد . . . !!!

جـ- رصيف ثانوي (الموقع رقم - ٨)

هو رصيف بحري مشابه للطبقة العليا في كل من رصيفي قصر البنات ؛ من حيث الطول (٣٠) م ، والعرض (٤) م ، وطراز البناء بالارتفاع (⎕) ، وامتداده المبني من حجارة مشذبة ، اعتباراً من مسافة (٢٠) م من رأس

الرصيف ، ويغور في رمال الشاطىء ويمتد نحو الجنوب إلى مسافة غير محددة لنا الآن . ولكن هنا في هذا الرصيف ، فالأعماق الصخرية الضحلة على جانبي الرأس من (٥٠ ـ ٦٠)سم ، لا تسمح إلا للفلُك الصغيرة بالمراصفة والعمل عليه . لقد كانت الغاية الرئيسية من هذا الرصيف ، على ما يظهر ، هي إحكام إغلاق مدخل القناة البحرية الضحلة ، التي تمتد نحو التل الأثري بعمق (١)م تقريباً ، والمحافظة على مياه ساكنة ، والحد من حركة التيار المائي وجريانه ، كما حدّ أيضاً من تأثير الأمواج الشمالية على حيز الإتصال هذا ، الذي يصلح كمنزلق لبناء أو سحب وانزال السفن للإصلاح ، وتأمين الإتصال البحري بين مرسى القبان ومرسى الخضر . ولكن الفائدة المتوخاة من مثل هذا الرصيف ، لايمكن أن تتحقق إلا بالوضع الذي هو عليه الآن . وهذا يحدد حتماً بناء هذا الرصيف بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، ويؤكد بما لا يدعو إلى الشك البناء البحري للطبقة العلوية المشابهة في كل من رصيفي قصر البنات ، بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل .

د ـ أرض الميدان (الموقع رقم ـ ٩)

عُثر مؤخراً خلال السحب المستمر لرمال هذا الشاطىء ، على أغرب تجمع عظام بشري مدفون في حفر جماعية تضم رفاة من (٢٠ ـ ٢٥) جثة . وقد رُدمت بالتراب على عجل ودون عناية . ولم يظهر مثيل لذلك في ساحل القطر العربي السوري ، مما يدل أن معركة كبيرة قد جرت في هذا المكان . فاذا علمنا أن رمال هذا الشاطىء كانت تعلو (٩)م حتى عهد قريب جداً ، وأن رفاة هذه الجثث قد وجدت على عمق من (٥ ـ ٦)م تحت الرمال ، مما يدل على قدم حدوث مثل هذه المعركة . وإذا أخذنا بعين الاعتبار ، أن شاطىء رأس ابن هاني الصخري غير صالح لعملية الإنزال البحري بالنسبة لسفن ذلك العصر الخشبية ، وأن البحث عن مدخل مرسى الخضر غير ممكن لأنه لم يكن معروفاً من قبل الغرباء ، سيما وإن كانوا ينحدرون من الشمال براً

وبحراً ، لاتضح لنا أن عملية انزال بحري قد تمت في هذا المكان . مع العلم أننا لم نستطع الحصول على أي أثر قد يساعدنا في تحديد تاريخ هذا الحدث . ولكن وجود رفاة الجثث على عمق من (٥ ـ ٦)م يحدد زمن دفنها عندما كانت الرمال ترتفع فوق مستوى سطح البحر بما يعادل حوالي (٢) م بالمقابل على أساس عمق الحفرة كان من (١ ـ ٢)م فقط . وهذا دليل أولي إلى أن هذه المعركة البرمائية قد جرت وقائعها بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل .

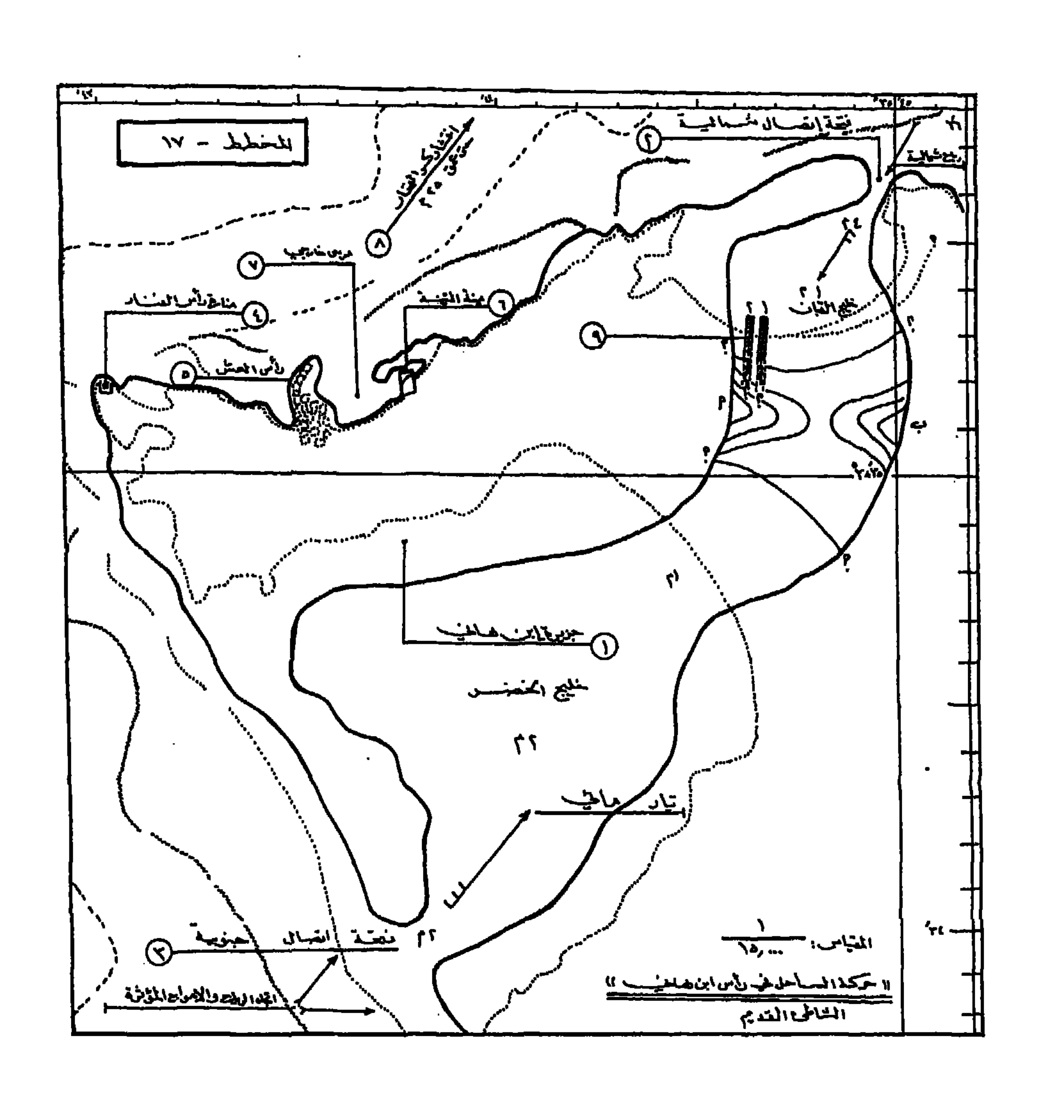
ج ـ حركة الساحل في رأس ابن هاني (المخطط ـ ١٧)

يتضح لنا من توضع الإنشاءات البحرية المغمورة في رأس ابن هاني ، أن تحول مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م تقريباً ، قد حدث فعلاً في هذا المكان ، أسوة بما سبق وتأكد لنا بالبرهان اليقين ، في جزيرة أرواد ومناطق أخرى من الساحل . وبالرجوع إلى المعلومات التي تمكّنّا من الحصول عليها عن التوضع الجيولوجي في رأس ابن هاني في (المخطط ـ ١٦) يمكننا أن نخط بسهولة وبصورة تقريبية حدود الشاطىء القديم كما في (المخطط ـ ١٧) .

ونجد في أماكن عديدة من ساحل القطر العربي السوري أن رمال الشاطىء ، وخاصة ما يترسب منها في قاع البحر ، تتحول أحياناً مع الزمن إلى صخر رملي تحت تأثير عوامل عديدة وضغط الرمال التي تتجمع فوقها إلى حد معين . ولذلك ، فإن ما سبرناه من عمق للمياه وما حددناه من قاع صخري أو رملي ، قد لا يكون كذلك أصلاً بل هو أعمق من ذلك بكثير ، وأن بعضه على الأقل قد تشكل بنفس الطريقة في زمن سابق . ولهذا ، سنعتمد على ما توصلنا إليه مؤخراً من معلومات ، لاستكمال دراستنا حول هذا التحول في مستوى سطح البحر ، الأقرب عهداً لزمن التوضع الجيولوجي موضوع بحثنا هذا ، وهنا نجد التالي :

١ ـ الشاطىء القديم (المخطط ـ ١٧)

لم يكن رأس ابن هاني في الأصل إلا عبارة عن جزيرة (الموقع رقم ـ ١) ،


المخطط - ١٧
نقطة إتصال شمالية
رياح شمالية
إنقاذ كور القتاب
منطقة رأس الفنار
رأس الحمش
خليج القتاب
جزيرة ابن هاني
خليج المخنس
تيار مائي
نقطة اتصال جنوبية
اتجاه الرياح والأمواج المؤثرة
المقياس: ١ / ١٥,٠٠٠
« حركة الساحل في رأس ابن هاني »
الشاطئ القديم

قريبة من الساحل ، يفصلها عن الشاطىء المقابل مساحة مائية ضحلة (١ - ٢)م تكاد تكون مغلقة ، تتصل مع البحر العام في الشمال بقناة ضيقة عمقها (٤)م تقريباً (الموقع رقم - ٢) ، ومن الجنوب بفتحة أخرى (الموقع رقم - ٣) عمقها حوالي (٢)م أكثر اتساعاً من الأولى . وهذا يجعل من هذا الفاصل المائي مياهاً ساكنة ، ويحد نوعاً ما من تأثير الرياح والأمواج والتيارات البحرية ، عبر هذا الممر .

أ- الإتصال الطبيعي مع البر

من الطبيعي أن تساهم عوامل التعرية المختلفة في العمل على ملء هذا الحيز المائي ، بما تلقيه باستمرار من فتات صخور ورمال المنطقة المحيطة . ولكن المياه الساكنة وشبه المغلقة بالشكل الذي شرحناه سابقاً يجعل هذا الحت الميكانيكي بطيئاً ومردوده من الركام ضئيلاً ، وبالتالي فإن ترسباً طبيعياً بهذا الشكل يستغرق زمناً طويلاً ، يُقدّر بمئات الآلاف من السنين ، وقد سبق ونوهنا إلى ذلك في بداية هذا البحث .

ولكن في العواصف والأنواء الشديدة ، فإن تدفق دفع الأمواج وضغط الرياح الشديد عليها ، تشكل تياراً مائياً ملموساً ، يتبدل بالتناوب عبر فتحتي الاتصال (٢ + ٣) ،تبعاً للرياح والأمواج المؤثرة في كل فصل من فصول السنة .

ففي الرياح والأمواج الجنوبية والغربية المؤثرة ، ينساب تيار مائي من الفتحة الجنوبية رقم (٣) دافعاً المخلفات البحرية والترسبات المختلفة ، المتجمعة في هذه المياه الهادئة نسبياً عما قد يكون هناك من أنواء وعواصف خارج هذه القناة المائية ، نحو الشمال الشرقي ، بسرعة متغيرة وبكمية محددة وإلى مسافة معينة ، تتناسب طرداً مع قوة دفع الأمواج وشدة الرياح المؤثرة في الخارج .

وأما في الرياح والأمواج الشمالية بالمقابل ، فإنه ينساب تيار مائي معاكس ، ينطبق عليه نفس المواصفات السابقة ، ولكن بشروط مغايرة . إن

ضيق مدخل فتحة الإتصال الشمالية وعمقها ، واقتصار هبوب الرياح الشمالية في فترة زمنية معينة من السنة ، وضعف تأثيرها وشدتها ، إذا ما قورنت بالرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية ، ماعدا الرياح والأمواج نادرة الحدوث ، التي يقتصر هبوبها على بعض السنين دون الأخرى ، وتعرف محلياً بالعرف البحري المحلي باسم «الزلقة» ، يجعل من التيار المائي الشمالي أقل قوة وفعالية ، وبالتالي فإن الترسبات الناتجة عنه تكون أقل ، ولا تنتشر إلى مسافات بعيدة ، كما هو متوقع من التيار الجنوبي .

وإذا أخذنا بعين الاعتبار الفترة الزمنية الطويلة لتأثير التيار الجنوبي وشدته ، لاتضح لنا بسهولة كيفية تشكل الإتصال الطبيعي بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل بالشكل الذي نراه عليه الآن . وقد تعمدنا إظهار الشاطىء الحالي نظرياً على شكل نقاط لبرهان ما توصلنا إليه في هذا البحث البحري . وفي ساحل القطر العربي السوري أمثلة عديدة على تشكيل مثل هذا الإتصال . ففي شبه جزيرة رأس الفنار الصغيرة ، نرى الإتصال الإصطناعي قد أقيم على شكل رقبة فوق لسان رملي من الناحية الشرقية ، وكذلك الأمر في شبه جزيرة «مارتاتروس»و«بليتًا» في عرب الملك . أما جزيرة «سوكاس» في الأصل فقد اتصلت طبيعياً مع الشاطىء المقابل لتشكل شبه جزيرة وميناءً مزدوجاً . ولكن نرى في القاع الضحل نسبياً بين «جورة عمريت» و«جورة الغمقة» شرقي جزيرة «أرواد» مثلاً واقعياً على تبادل تأثير الأمواج والتيارات التي أدت إلى تشكيل هذه الترسبات . وهذا ما نجده أيضاً بصورة مصغرة ، على شكل لسان رملي بسيط شرقي جزيرة «العباس» . إذن ، فنرى مما سبق ، أن الإتصال البري الطبيعي بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل هو نفس الإتصال الحالي الذي نراه في الوقت الحاضر ، ولكن بعرض شريط من اليابسة أقل اتساعاً . ومن المتوقع أن يكون هذا الإتصال أقرب إلى الفتحة الشمالية رقم (٢) منه إلى الفتحة الجنوبية رقم (٣) ، نظراً لتأثير العوامل آنفة الذكر ، وزيادة عمق القاع في الشمال من

(١ - ٤)م ، عما هو الحال من (١ - ٢)م في الجنوب .

وينتج عن ذلك ، بطبيعة الحال ، أن هذا الإتصال البطيء في مكان محصور ، ويخضع لتأثير عوامل قليلة الفعالية . واستغرق في تشكيله زمناً طويلاً ، ثم خضع إلى تسوية طبيعية . وعملت فيه غالباً يد الإنسان بما في ذلك أعمال الزراعة وانتقال الإنسان والحيوان كطريق للإتصال . يشير ذلك كله إلى أن اتصالاً بهذا الشكل يمكن أن يتراوح ارتفاع كثبانه الرملية من (٢ - ٣) م فوق سطح البحر . وقد لمسنا ذلك من دراستنا عن التوضع الجيولوجي للأراضي المنبسطة ، التي تشكل حالياً حقولاً زراعية إلى الشرق من رأس ابن هاني ، حسب ما ظهر لنا من آبار وأسبار في (المخطط - ١٦) . وهذه الأراضي المنبسطة لم تكن يوماً من الأيام إلا عبارة عن مساحات مائية ، قد تشكلت بنفس الطريقة ، ولكن تحت تأثير ظروف مختلفة قليلاً ، سوف نأتي على ذكرها في حينه . وهنا ، ففي البداية تشكل لسان رملي (آ) في مكان ما شرقي جزيرة ابن هاني ، وفي مكان مقابل له تشكل أيضاً لسان رملي آخر (ب) في مكان من الشاطىء المقابل ، وقد اتصل هذان اللسانان على مر الزمن ، لتشكيل الإتصال الطبيعي المنتظر موضوع بحثنا هذا .

ب - توضع الإنشاءات والمرافق البحرية

ليس هناك اختلاف كبير يذكر على توضع الإنشاءات والمرافق البحرية التي مر ذكرها ، وكانت قائمة في رأس ابن هاني ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، ولكننا نوجز بعض الملاحظات حول ذلك كالتالي :

١- منارة رأس الفنار (الموقع رقم - ٤)

هي نفسها المنارة القديمة ، ولكنها كانت أكثر ارتفاعاً عن سطح البحر عما هي عليه الآن ، لذلك تم نحت فتحة تصريف مياه جانبية بعرض (٣)م تقريباً بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمقدار (٢)م على الأقل ، للحد من تجمع تدفق الأمواج إلى فسحة المعبد السماوية في الأمواج العالية . وبطبيعة

الحال لم يكن هناك رقبة اصطناعية تصل بين رأس الفنار وشبه جزيرة ابن هاني ، بل كانا جزءاً لا يتجزأ من صخر الجزيرة الطبيعي ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بالمعدل المذكور .

٢ - رأس العش (الموقع رقم - ٥)

كان عبارة عن صخر مرتفع ؛ نصفه المتقدم في البحر طبيعي ، والنصف الآخر المتصل مع اليابسة مبني اصطناعياً من حجارة منحوتة كبيرة .

٣ - مينة التينة (الموقع رقم - ٦)

كانت مياه هذه الميناء أقل عمقاً وكامل الرصيف الإصطناعي فوق سطح البحر بما يحقق الغاية منه ، بينما كان الرصيف الطبيعي أكثر امتداداً نحو الغرب ، مما كان يجعل من هذه المياه أكثر أمناً ، وهذا ما كان يحد من استخدام هذه الميناء بالنسبة للسفن الكبيرة .

٤ - مرسى خارجي (الموقع رقم - ٧)

كان هذا المرسى ذا أعماق جيدة ، ولهذا كانت تستخدمه مختلف السفن ، وكانت السفن العملاقة لا تجرؤ على ما يظهر على الرسو في حوضه الضيق ، ولهذا كانت ترسو على المخطاف في (الموقع رقم - ٨) وبعيداً منه نحو الشمال ، يفسر ذلك انتشار تجمعات كسر الفخار بكثرة حتى عمق (٢٥)م ، ويشير إلى استمرار استخدامه حتى وقت متأخر . . ! ! فهل لذلك سمي بمرسى الرأس الكبير ! ؟

٥ - قصر البنات (الموقع رقم - ٩)

من المتوقع أن رصيفي قصر البنات (١ + ٢) ، كانا موجودين في مكانهما الطبيعي بالنسبة للشاطىء القديم ، وكانا على الغالب من طبقة واحدة بعرض (٦) م ، ويصلان حتى خط الشاطىء أو يمتدان إلى مسافة بسيطة فوق الرمال ، ولكن امتدادهما المبني من حجارة مشذبة نحو الجنوب غير مؤكد ، لأنه على الغالب من عصر آخر .

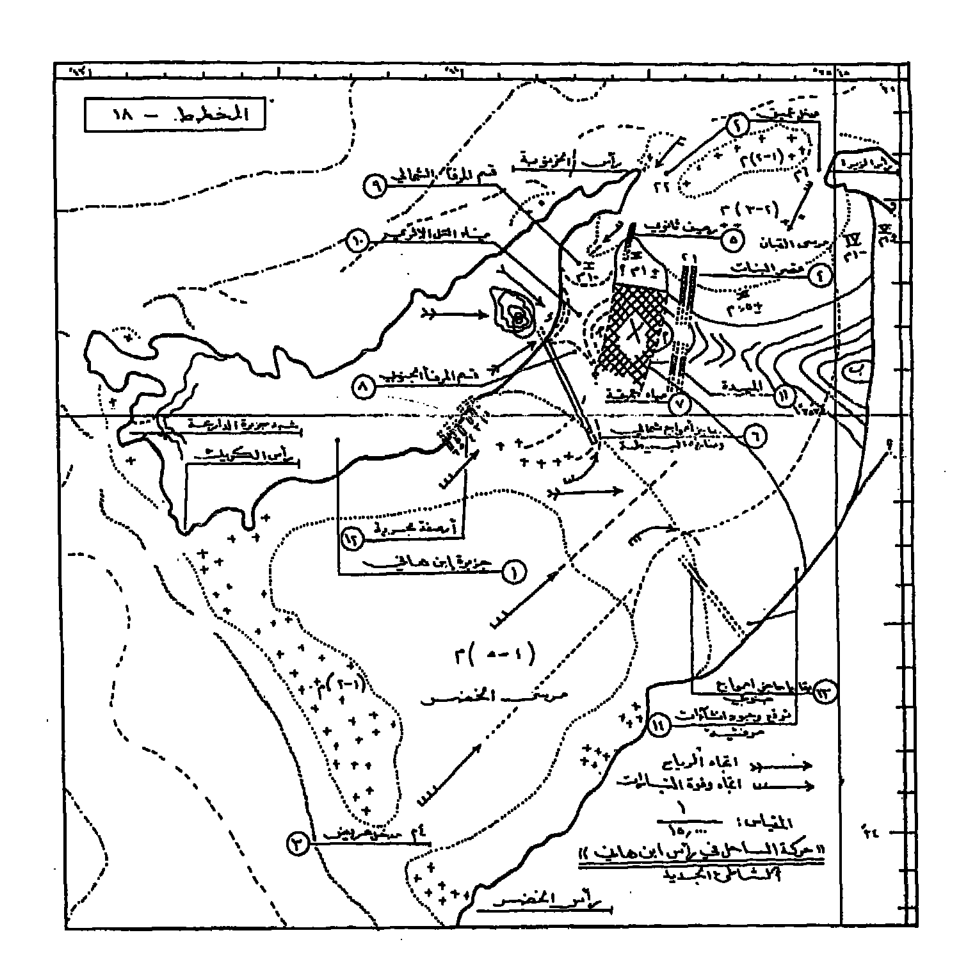
ومن الملاحظ حالياً وجود هذين الرصيفين في أعمق نقطة من مرسى

القبان ، وقد كانا كذلك يوم بنائهما قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، ولهذا لا يستغرب وجودهما قريباً من الشاطىء القديم بما يحقق أفضل غاية منهما في أعمق نقطة من المرسى بالنسبة للسفن الكبيرة ، ويهيء حوضاً آخر متشابهاً بينهما وبين الشاطىء في الغرب ، وهذا ما يحقق عهد بنائهما في ذلك العصر .

٢ ـ الشاطىء الجديد (المخطط ـ ١٨)

يظهر جلياً أن الإتصال البري بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل لم يدم طويلاً ، وهذا الاتصال الذي تم خلال فترة زمنية طويلة من الترسب والجرف البحري البطيء ، قد حوّل هذه الجزيرة إلى شبه جزيرة عن طريق رقبة مستوية من الأرض ، لا تعلو كثيراً مستوى سطح البحر بما يزيد عن (٢ ـ ٣)م . ثم أتى التحول الأخير بمستوى سطح البحر ، ليرتفع مستوى سطح الماء بمقدار (٢)م على الأقل ، ويغمر هذا الإتصال البري ، ليحول من جديد شبه الجزيرة ثانية ، إلى جزيرة (الموقع رقم ـ ١) منفصلة عن البر في الشاطىء الجديد ، كما في (المخطط ـ ١٨) .

ويتضح لنا بسهولة ، وخاصة من المعلومات ، التي حصلنا عليها عن التوضع الجيولوجي في رأس ابن هاني حسب (المخطط ـ ١٦) ، أنه يمكن تتبع المساحة المائية ، التي كانت تفصل جزيرة ابن هاني عن البر ، كالتالي : أولاً القطاع (I) ذو العمق (ـ١)م والإنخفاض من الأرض (ـ١)م عما حوله من تضاريس وكثبان رملية . ثم تليه الصخور الضحلة في القطاع (II) ذات الأعماق (± ١)م ، ويبعدها القطاع (III) ، الذي طغت عليه المياه وأصبح بمستوى سطح البحر تقريباً (± ٥ر٠)م ، ومن ثم القطاع (IV) الذي يتوقع له ألا يزيد عمقه عن (ـ١)م . وهناك قطاع آخر ، يتراوح عمقه بين (± ١) م ، هو موضوع دراسة لاحقة سنأتي على ذكرها في حينه . وقد عمدنا هنا كذلك إلى إظهار الشاطىء الحالي نظرياً على شكل نقا ، لسهولة تتبع البحث ، وشرح كيفية الإتصال البري ثانية مع الشاطىء الجديد .


المخطط - ١٨
اتجاه الرياح
اتجاه وقوة التيارات
حركة الساحل في رأس ابن هاني
مرتفع الخضر
جزيرة ابن هاني
رأس الكويت
رأس الخضر

أ- الإتصال الطبيعي مع البر

يلاحظ هنا ، أن جزيرة ابن هاني قد طغت عليها المياه ، وأصبحت أصغر حجماً عما كانت عليه ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بالمعدل المذكور . كما أن القناة المائية ، التي كانت ذات مياه ساكنة هادئة قبل ذلك التحول ، قد أصبحت أكثر عرضاً وعمقاً ، وانفتحت من الشمال والجنوب مباشرة على البحر العام ، لكن بقيت هنالك مياه ضحلة في الطرف الشمالي من هذه المياه ، كانت تشكل رقبة اتصال ، قبل انغمارها إلى العمق المذكور . وبذلك تحددت المعالم الرئيسية للرؤوس والخلجان في منطقة ابن هاني :

فمرسى القبان ، بين رأس الزيرة ورأس الخرنوبة ، كان يحدده مدخل عريض يتخلله صخور ضحلة متفاوتة في العمق (١ - ٢)م ، بالإمكان الدخول من حولها إلى مرسى القبان من مدخل ضيق عميق (٦)م (الموقع رقم - ٢) وآخر ضحل بعمق (٢)م تقريباً ، يؤديان إلى مياه متوسط عمقها من (٢ - ٣)م في وسط المرسى المذكور .

وأما مرسى الخضر ، بين رأس الخضر ورأس الكريك ، فيحدده مدخل أكثر عرضاً من مرسى القبان ، وتتخلله كذلك صخور ضحلة (١ - ٢)م مشابهة ، يتم الدخول من خلالها إلى مرسى الخضر من مدخل ضيق بعمق (٤)م تقريباً (الموقع رقم - ٣) ، يؤدي إلى مياه يُتوقع أن يتراوح عمقها من (٤ - ٥)م على وجه التقدير ، في ذلك الوقت .

هذه الظروف الجديدة ، من الطبيعي أن تولد شروطاً مغايرة لترسب المخلفات البحرية والرسوبيات المختلفة ، بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل لها في الشرق . ولكن كما نرى ، فإن نسبة طول فتحة مرسى القبان في الشمال ، إلى طول فتحة مرسى الخضر في الجنوب ، بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، كما نراها في (المخطط - ١٨) ، تعادل تقريباً نفس نسبة فتحة الإتصال الشمالية رقم (٢) في خليج القبان ، إلى فتحة اتصال خليج الخضر رقم (٣) ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر ، كما

في (المخطط - ١٧) . ولهذا فإن عملية الإتصال مع البر تخضع هنا إلى شروط مماثلة ولكنها تقع تحت تأثير عوامل طبيعية أكثر فعالية . ولذلك فإن كمية الترسبات تكون أكبر ، وبالتالي فإن الإتصال مع البر يتم خلال زمن أقل . فزيادة الأعماق في كل من مرسى الخضر ومرسى القبان واتساع فتحاتهما بالتساوي معاً ، زاد من قوة تأثير الأمواج وسرعة التيار المتبادل بينهما ، ولكن بقيت محصلة القوى واحدة . ولهذا فإن الترسب الجديد لا يتوقع له أن يكون إلا استمراراً للترسب القديم وفي نفس المكان تقريباً ، مع فارق بسيط ناتج عن وجود منطقة صخرية كان لها تأثير كبير على تشكيل الإتصال الأخير هذا .

ففي البداية تتابعت عملية تشكيل اللسانين (آ) و (ب) في القطاعين (III) و(IV) ، بنفس الطريقة السابقة ، بين الشاطىء والقطاع الصخري الضحل (± ١) م في القطاع (II) وتشكل هنالك لسانان بسيطان آخران (جـ) و(د) في الممر الضيق نسبياً (-١)م في القطاع (I) ، بين القطاع الصخري الضحل (II) والشاطىء الشرقي من جزيرة ابن هاني . وقد استمر الإتصال الأول على ما يظهر ، في الإتساع طولاً وعرضاً ، بينما الإتصال الأخير من المتوقع له أن يستغرق زمناً طويلاً في التشكل بسبب استمرار التيارات المائية الفرعية ، التي تؤثر على شرقي شاطىء جزيرة ابن هاني ، وتأثير محصلة الرياح الغربية ، حيث يلاحظ بسهولة أنها تذرو الرمال التي تتشكل في هذين اللسانين ، كلما ارتفع مستواهما عن سطح البحر ، نحو رمال الكثبان المتجمعة فوق القطاع (II) . ولهذا بقيت هذه المنطقة منخفضة نسبياً عما حولها ، حتى بعد أن اكتمل الاتصال الطبيعي هذا فيما بعد . وما نراه من تجمع مماثل للرمال والإتصال البري المشابه ، بين شبه جزيرة الدارعة والحافة الغربية من ابن هاني أكبر دليل على ذلك ، والأمثلة على ذلك عديدة في ساحل القطر العربي السوري . وهكذا يتضح لنا ، أنه قد تشكل في البداية قطاع مرتفع من الأرض (X) ، كان له تأثير ملموس على اختيار

مواقع التحصينات العسكرية في وقت لاحق ، وسنأتي على ذكر ذلك فيما بعد .

ب - توضع الإنشاءات والمرافق البحرية

لتوضع الإنشاءات والمرافق البحرية التي كانت قائمة في رأس ابن هاني ، بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، أهمية خاصة في تحديد مراحل الإتصال البري مع الشاطىء ، وتعيين تاريخ هذه المرافق الحضارية ، نستعرضها بما تيسر لنا من معلومات كالتالي :

١ - قصر البنات (الموقع رقم - ٤)

يظهر جلياً أن لا فائدة عملية من رصيفي قصر البنات بسبب انغمارهما في ماء البحر بعد ارتفاع مستوى سطحه ، إلا إذا اكتمل الإتصال الطبيعي بين اللسان (آ) واللسان (ب) . وبما أن المياه قد طغت على هذا القطاع وأصبحت فيه الأعماق حوالي (± ٥ر٠) م على وجه التقريب ، فإن الإتصال الطبيعي سرعان ما يتم إن لم يكن محققاً ، فقد تم بناء الطبقة العليا من حجارة منحوتة طراز (□) بالإرتفاع ، لتحقيق الهدف من هذين الرصيفين ووصلهما إلى الشاطىء لجعلهما صالحين للإستخدام البحري من جديد ، أما بناء امتداد هذين الرصيفين من حجارة مشذبة ، فيرجح أنه قد نفذ فيما بعد لهدف آخر ، وهذا ما سيتضح لنا فيما بعد .

٢ - رصيف ثانوي (الموقع رقم - ٥)

من الواضح أن بناء هذا الرصيف الإصطناعي من حجارة منحوتة طراز(□)

بالإرتفاع ، فوق منطقة صخرية ضحلة يتراوح عمقها من (٥٠ - ٦٠) سم ، يحقق الهدف من وجوده في الحد من جريان التيار المائي إلى حيز المياه ذي العمق التقديري (-١) م في القطاع (ا) ، بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ؛ إذ لا فائدة بحرية منه في مستوى ماء أقل . وهذا يحدد أنه معاصر لإنشاء الطبقة العليا من قصر البنات ، ولنفس الغاية على

ما يظهر .

٣ - حاجز أمواج شمالي (الموقع رقم - ٦)

يظهر أن حاجز الأمواج قد بُني فوق قاع صخري ضحل ، ويمتد من التل الأثري نحو المياه العميقة ، التي تحددها صخور بارزة (+) ، مما يشير إلى وجود مياه عميقة (الموقع رقم -٧) ، تؤدي إلى حيز المياه في القطاع (I) ، الذي يتوقع له أن يكون في قسمه الجنوبي (الموقع رقم - ٨) أكثر عمقاً من قسمه الشمالي (الموقع رقم - ٩) . وبذلك يتحدد حيز من المياه أكثر أمناً ، هو ميناء المدينة الأوغاريتية (الموقع رقم - ١٠) القابعة في التل الأثري .

ومثل هذا النظام في بناء حواجز الأمواج باتباع القاع الصخري الضحل ، نجده في مرافىء «كارنة» وبناء الزاوية الجنوبية الشرقية من جزيرة «أرواد» وغيرها من المرافق البحرية في ساحل القطر العربي السوري . وهذا يشير إلى وحدة الفكرة والعمل الواحد المشترك في أسلوب بناء المرافق البحرية ، مما يحدد هوية هذا الأثر الفينيقي بلا منازع .

ويلاحظ أن وجود حاجز الأمواج الشمالي (الموقع رقم - ٦) ، قد وجه التيارات البحرية بصورة رئيسية نحو الشاطىء الشرقي المقابل لجزيرة ابن هاني . وقد سبب ذلك في تجمع الرسوبات على جانبي اللسان (ب) بكمية أكبر مما هو الحال حول اللسان (أ) . وبطبيعة الحال ، فإن إلتفاف التيار الجنوبي الطفيف حول حاجز الأمواج هذا ، وتبادل التيار الشمالي البسيط ، الذي ينساب بين الرصيف الثانوي (الموقع رقم - ٥) ورأس الخرنوبة ، يشكلان تأثيراً ملموساً ينتج عنه رسوبات بسيطة . وبهذا فمن المتوقع أن تستمر عملية تشكيل اللسانين (جـ) و(د) بنفس طريقة اللسانين (أ) و (ب) . ولكن هنا في منتصف حوض ميناء التل الأثري (الموقع رقم - ١٠) من الطبيعي أن يستغرق ذلك زمناً أطول ، وألا يتعدى مستوى سطح الماء إلا بعد اكتمال الإتصال الطبيعي بين جزيرة ابن هاني والكثبان الرملية (X) ، فوق الصخور الضحلة (±١) م في القطاع (II) .

وميناء كبير بهذا الشكل ؛ يحدده رصيف ثانوي (الموقع رقم - ٥) من الشمال ، وصخور ضحلة (±١) م وكثبان رملية (X) من الشرق ، وحاجز أمواج ضخم (الموقع رقم - ٦) بطول (٥٠٠) م تقريباً مع منارة بسيطة لهداية السفن ، أعمال انشائية ضخمة كهذه لا يمكن أن تنفذ من أجل الحصول على حوض شمالي صغير في قسم المرفأ الشمالي ، وحوض جنوبي صغير آخر في قسم المرفأ الجنوبي ، وإن كان بناء الموانىء المزدوجة من سمات الفن الفينيقي ، ومن المحتمل أنه كان هناك إتصال ما بين اللسان (جـ) واللسان (د) عبر منتصف ميناء التل الأثري (الموقع رقم - ١٠) ، فإن ذلك يجب أن يكون قبل الإتصال الطبيعي بينهما . وهذا يحدد بطبيعة الحال أن هذا العمل يجب أن يكون قد نُفذ بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل . ولكن من إلقاء نظرة على المخطط ، يتضح لنا بسهولة أنه لكي يتحقق الهدف من إنشاء مثل هذه الميناء ، يجب ألّا يكون هنالك وجود للسانين (جـ) و(د) ، وهذا يؤكد أن إقامة الإنشاء البحري ، قد نُفذ مباشرة بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بالمعدل المذكور ، عقب انفصال جزيرة ابن هاني عن الشاطىء المقابل ، لتحقيق أهداف معينة ، وسيتضح لنا ذلك فيما بعد .

٤ - الميدة (الموقع رقم - ١١)

هي عبارة عن جدارين ، لهما غالباً نفس مواصفات رصيفي قصر البنات ، ويقعان على امتدادهما من الجهة المقابلة في مرسى الخضر ، مما يوحي أن الهدف منهما واحد . ولكن من إلقاء نظرة على (المخطط - ١٨) ، يتبين لنا أن امتداد هذين الجدارين يؤديان إلى المياه العميقة في الشاطىء الجديد بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل . وهذا الإتصال لا يمكن أن يتم إلا بعد اكتمال الإتصال الطبيعي بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل . وإن كان لا يُستبعد أن يكون امتداد هذين الجدارين يشكل رصيفين بحريين أسوة برصيفي قصر البنات ومن عصر

واحد ، وإن وجودهما بعيداً إلى الشرق عن حماية حاجز الأمواج الشمالي (الموقع رقم - ٦) ، ينفي احتمال كونهما إنشاءات بحرية في ميناء التل الأثري ، والذي لم يُعثر فيه على أي أثر لمثل تلك المرافق . ويشير الرصيفان بنفس الوقت إلى أنهما من عصر لاحق ، ولهما على ما يظهر مهمة اخرى ، ستتضح لنا في سياق بحثنا هذا .

٥ - أرصفة بحرية (الموقع رقم - ١٢)

لقد ثبت لنا بالبرهان الأكيد ، أن بناء هذه الأرصفة قد نُفذ أكيداً بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، إذ لا يتحقق الهدف منها إلا بوضعها الحالي فوق مستوى الماء في أعلى مدّ بحري . إن مفعول عمل الإرتفاع البسيط في مستوى سطح البحر ، الذي حدث على ما يظهر في العهد الروماني أسوة بما لمسناه في جزيرة «أرواد» ومرفأ «كارنة» ، لا يظهر تأثيره بوضوح على هذه الأرصفة في الوقت الحاضر . وسبب ذلك عدم مشاهدة ردم ثانوي أو أرصفة بحرية حتية جديدة . وهكذا فإن العمق بين هذه الأرصفة كان في بعضها أكبر قليلاً مما هو عليه الآن ، بسبب تراكم الرسوبيات والمخلفات البحرية ، التي وصلت قريباً منها في الشاطىء الحالي ، وهي آخذة إلى الأفول في الشاطىء المقابل . ولهذا بقيت هذه الإنشاءات البحرية على ما هي عليه ، منذ بنائها لخدمة المدينة الأوغاريتية ، مباشرة عقب ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل .

٦ - بقايا حاجز أمواج جنوبي (الموقع رقم - ١٣)

تشير كل الدلائل إلى أن حاجز الأمواج الجنوبي هذا كنظيره الآخر يؤدي إلى المياه العميقة ، وهو يشكل بذلك مياهاً هادئة يمكن توقع وجود إنشاءات مرفئية (الموقع رقم - ١٤) ، بينه وبين الشاطىء الجديد في شرقه . ويظهر أن لا تأثير كبير على توضع الترسبات البحرية ، في الشاطىء الشرقي ، بل بالعكس كان عاملاً مساعداً في تجميع الترسبات في حوضه نظراً لعدم وجود تبادل تيار بحري ، وأن الرياح المؤثرة بالتضافر مع عمل التيار يساعدان على

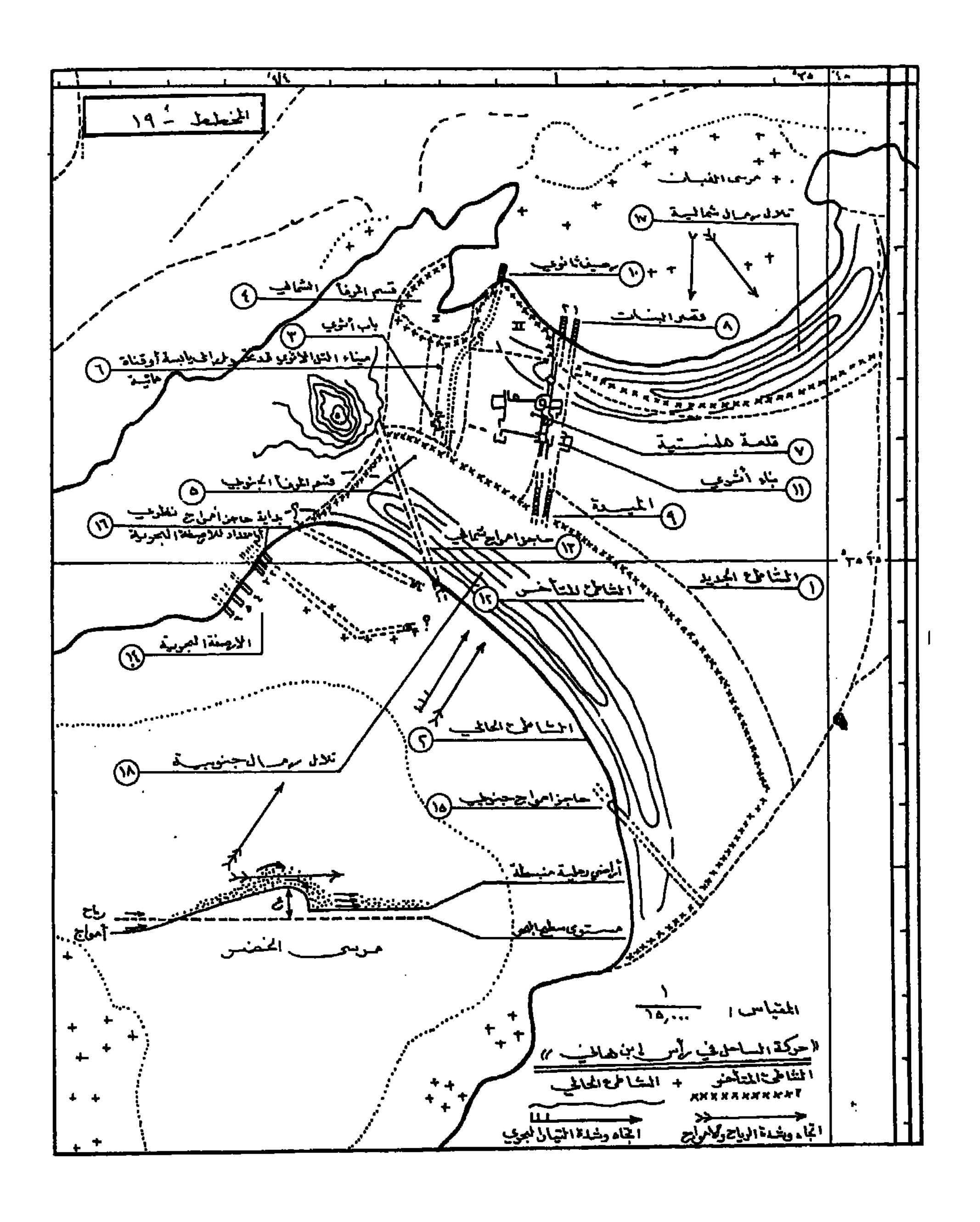
ذلك ، ولهذا طمست المخلفات البحرية حاجز الأمواج الشمالي (الموقع رقم - ٦) وحاجز الأمواج الجنوبي (الموقع رقم - ١٣) معاً بالتساوي ، حتى لم يظهر حالياً إلا قسم بسيط منهما في الشاطىء الحالي . وهذا يحدد أنهما من عمر واحد .

وإذا أخذنا بعين الإعتبار ، أن حاجز الأمواج الجنوبي هذا لا يمكن اعتباره قسماً من طريق بري يصل جزيرة ابن هاني مع الشاطىء المقابل ، لوجود المنارة البسيطة في رأس نظيره الآخر حاجز الأمواج الشمالي ، ولأنهما يؤديان إلى المياه العميقة في أبعد نقطة من الساحل ، ولا يقعان على استقامة واحدة . وأن الغاية من وجودهما بهذا الشكل ، هو تقصير المسافة بين الجزيرة والشاطىء في أعمق مياه ، فإن هذا ينفي أيضاً كونه طريقاً برياً لوجود الإتصال البري في الشاطىء الجديد (ب - أ ، جـ - د) ، فإن ذلك إشارة على أن هذين الإنشاءين البحريين يمكن اعتبارهما حاجز أمواج في مرفأ كبير ، يقع بينهما وبين الشاطىء الجديد . فإن تحقق ذلك ، يكون هذا الإنشاء البحري أكبر ميناء في ساحل القطر العربي السوري ، وهذا يحدد بطبيعة الحال أن مرسى الخضر بإنشاآته البحرية هو مرفأ رأس ابن هاني الرئيسي لا مرسى القبان .

٣ - الشاطىء المتأخر (المخطط - ١٩)

ولكي يتضح لنا تطور تحول معالم الساحل في رأس ابن هاني ، كان لا بد لنا من الإستعانة بالمكتشفات الأثرية الأخيرة ، التي عُثر عليها في هذا المكان حتى تاريخه ، لتحديد معالم الشاطىء المتأخر في وقت لاحق . ولهذا فقد لجأنا إلى إظهار الشاطىء الجديد (الموقع رقم - ١) ، المتشكل بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل ، على شكل نقط بالنسبة لخط الشاطىء الحالي (الموقع رقم - ٢) . وبتحديد المكان الطبيعي لهذه الآثار على الواقع في (المخطط رقم - ١٩) ، يظهر لنا التالي:

أ - يثبت لنا من وجود الباب الأثري (الموقع رقم - ٣) في مكانه المحدد ،



المخطط - ١٩
مرسى القبلات
(١٧) تلال رمال شمالية
(١٠) رصيف ثانوي
(٤) قسم المرفأ الشمالي
(٨) قصر البنات
(٣) باب البحر
(٦) ميناء التل الأثري قد تحول لأراضي يابسة أو قناة مائية
(٧) قلعة هلنستية
(١١) باب البحر
(٥) قسم المرفأ الجنوبي
(٩) الميدة
(١٦) بداية حاجز أمواج تظهر امتداد للأرصفة البحرية
(١٣) حاجز أمواج شمالي
(١) الشاطئ الجديد
(١٢) الشاطئ المتأخر
(١٤) الأرصفة البحرية
(٢) الشاطئ الحالي
(١٨) تلال رمال الجنوبية
(١٥) حاجز أمواج جنوبي
أراضي رملية منبسطة
رياح
أمواج
مستوى سطح البحر
مرسى الخضر
المقياس ١ : ١٥,٠٠٠
«حركة الساحل في رأس ابن هاني»
الشاطئ المتأخر
الشاطئ الحالي
اتجاه وشدة التيار البحري
اتجاه وشدة الرياح والأمواج

أن الإتصال البري قد تم فعلاً بين القطاع (II) وجزيرة ابن هاني . ومن جراء ذلك تشكل فعلاً قسم المرفأ الشمالي (الموقع رقم ـ ٤) ، وقسم المرفأ الجنوبي (الموقع رقم ـ ٥) ، بينما تحول حوض ميناء التل الأثري الرئيسي (الموقع رقم ـ ٦) إلى يابسة . وهذا لا ينفي وجود أي اتصال بينهما طبيعياً كان أم اصطناعياً ، أسوة بما سنراه لاحقاً .

ب ـ يظهر بوضوح أن بناء القلعة الهلنستية (الموقع رقم ـ ٧) قد نُفذ فوق رمال الكثبان المرتفعة في القطاع(II) .

جـ ـ يمكن ملاحظة أن رصيفي قصر البنات (الموقع رقم ـ ٨) وجداري الميدة (الموقع رقم ـ ٩) يقعان على استقامة واحدة ، وهما يشكلان بذلك حاجزاً مائياً بين القلعة الهلنستية والشاطىء الشرقي ، إضافة إلى وظيفتهما كأرصفة بحرية متقدمة في البحر . ومن اكتشاف القناة المائية على طول الواجهة الشرقية للقلعة ، ووفرة العثور على شصوص صيد السمك وأوزان الشباك وأدوات صناعتها ، بين رمال هذا المكان بالذات أثناء نقلها للاستفادة منها للبناء في الآونة الأخيرة ، يتأكد وجود مثل هذه القناة المائية للإتصال البحري بين مرسى القبان في الشمال ومرسى الخضر من جهة ، وتشكيل حاجز مائي ولربما سور مزدوج لحماية القلعة من الشرق ، إضافة إلى استخدام هذه المياه لمراصفة ورسو فلك الصيد والسفن الصغيرةمن جهة أخرى ، أمر كبير الاحتمال .

د ـ يشير مَيَلان الرصيف الثانوي (الموقع رقم ـ ١٠) نحو حافة هضبة الكثبان الرملية في القطاع (II) من جهة الغرب ، إلى احتمال امتداد سور آخر يحمي القلعة الهلنستية من جهة الغرب ، ويمتد حتى الباب الأثري (الموقع رقم ـ ٣) المقابل لقسم المرفأ الجنوبي ، مما يدل على وجود علاقة ما بينهما في الإتصال البحري .

هـ ـ يظهر أن هنالك علاقة بين وجود البناء الأثري (الموقع رقم ـ ١١) على حافة القناة المائية من الشرق ، ووجود الباب الأثري (الموقع رقم ـ ٣)

على جانب السور المفترض من جهة الغرب . فإن تحقق ذلك ، يكون هنالك احتمال كبير لوجود إتصال بحري ما بين قسم المرفأ الشمالي وقسم المرفأ الجنوبي . وبذلك تكون القلعة الهلنستية قد بُنيت في هذا المكان المرتفع ، وعُزلت بالمياه عن قصد ، بتحويلها إلى جزيرة معزولة تماماً عن الشاطىء من جميع الجهات .

واستناداً إلى ماسبق ، يمكن أن نخط الشاطىء المتأخر (XXXXX) (الموقع رقم ـ ١٢) حسب ما تظهره المرافق البحرية المشاهَدَة والمكتشفات الأثرية الأخيرة . وعلينا أن نأخذ أثناء ذلك بعين الاعتبار أن مقدار الترسبات في شاطىء مرسى القبان ، أقل مما هي عليه في مرسى الخضر ، بسبب الرياح والأمواج والتيارات الجنوبية الغربية والغربية المؤثرة . وقد أدى ذلك إلى تراكم الرسوبات في ميناء التل الأثري (الموقع رقم ـ ٦) بسرعة وتحويله إلى يابسة ، وبذلك ظهر قسم المرفأ الجنوبي (الموقع رقم ـ ٥) على شكل حيز من المياه يأخذ شكل مثلث لا كحوض ميناء معتاد ذي شكل مضلع . وهذا ما يؤكد أن بناء حاجز الأمواج الشمالي (الموقع رقم ـ ١٣) يخص ميناء التل الأثري الأقدم ، لا ميناء المدينة الهلنستية . ولو كان الحال غير ذلك لبُني على موازاة الأرصفة البحرية (الموقع رقم ـ ١٤) أو امتداداتها ؛ حيث لا تغيير أو تحويل كبير قد طرأ عليها أو على حاجز الأمواج الجنوبي (الموقع رقم ـ ١٥) ، حتى يتحقق الهدف من مرفأ مناسب ، يحدده حاجز أمواج نظري (الموقع رقم ـ ١٦) ، يخص الإنشاءات الهلنستية التي تم انشاؤها في وقت لاحق . إذن ، فالمرافق البحرية في ابن هاني تخص المدينة الأوغاريتية القابعة في التل الأثري . وقد استفيد على ما يظهر من هذه الإنشاءات في العصر الهلنستي لتطوير التحصينات وزيادة مناعة أسوار المدينة الهلنستية . أما الموانىء والارصفة البحرية فقد اُستخدمت بالوضع الذي كانت عليه ، بعد إصلاحها وترميمها وإضافة امتداداتها المبنية من حجارة مشذبة ، وجدرانها المثبتة من حجارة منحوتة ، لإقامة تحصيناتها المنيعة .

٤ - الشاطىء الحالي (المخطط - ١٩)

يظهر بوضوح أن الإتصال البري بين جزيرة ابن هاني والشاطىء المقابل في الشاطىء الجديد (الموقع رقم - ١) ، قد حال دون سريان التيار المائي بين مرسى الخضر ومرسى القبان . وكان ذلك عاملاً مساعداً في زيادة فعالية تأثير الرياح والأمواج ، التي قذفت بكميات كبيرة من الرمال ، عملت على تشكيل الشاطىء المتأخر (الموقع رقم - ١٢) بالوضع الذي كان عليه ، كما يرينا (المخطط - ١٩) . ولكن ارتفاع مستوى سطح البحر في العصر الروماني بمقدار بسيط[٥٦] ، قد ساهم في تزايد قوة تأثير الرياح والأمواج بشكل كبير . وبذلك تفاقمت الحالة عن السابق ؛ عما كان وضع الشاطىء المتأخر في العصر الهلنستي . وبدأت الرياح والأمواج تقذف الشاطىء بكميات كبيرة من الرمال والمخلفات البحرية . وتعمل بسرعة على تشكيل تلال الرمال ، التي تذروها لتشكل تلال رمال شمالية (الموقع رقم - ١٧) في مرسى القبان ، وتلال رمال جنوبية (الموقع رقم - ١٨) ، وتنتقل باستمرار ناحية البحر بطريقة ديناميكية كما نرى في الرسم البياني الموضح على المخطط حسب الواقع . وهذا ما نراه في تلول البحر جنوبي مدينة اللاذقية ، وفي منطقة الهيشة جنوبي مدينة طرطوس .

إذن ، فتلال الرمال هذه ، التي طغت على معظم الآثار الحضارية في رأس ابن هاني ، ليست «تمبيولوس» بسيط كما كانت في البداية ، بل هي عبارة عن حركة شاطىء كبيرة ، كان سببها غير المباشر بناء الإنشاءات والمرافق البحرية التي غيّرت من معالم الشاطىء ، بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل .

---

٥٦ - آ - نفس المصدر السابق ، ص : ٢ .

ب - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، دار أماني للطباعة والنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى - ١٩٨٩ م ، ص : ١٤٠ .

د ـ ملخص التنقيبات والأبحاث الأثرية في رأس ابن هاني

تشير التنقيبات والأبحاث الأثرية التي تمت في رأس ابن هاني [٥٧] أن المدينة الأوغاريتية القابعة حالياً في التل الأثري الذي يرتفع قرابة (٩) م عن سطح البحر ، قد تأسست في القرن الرابع عشر أو الثالث عشر قبل الميلاد ، واجتاحتها شعوب البحر في نهاية القرن الثالث عشر قبل الميلاد ؛ أي أن هذه المدينة تدمرت سوية مع أوغاريت حوالي عام (١٢٠٠) ق.م ، حسب مايستدل على ذلك من الطبقة الخامسة ، وأن التنقيبات الأثرية في مدينة «أوغاريت» نفسها تؤكد ذلك[٥٨] .

أما الأسبار والحفريات ، التي نفذت في التل الأثري ، فقد أسفرت حتى الآن عن اكتشاف مايلي:

١ ـ نصلات صوانية من نماذج العصر الحجري الحديث (٧٠٠٠ ـ ٥٠٠٠) ق.م ، متوضعة في تربة نهرية ؛ قد تكون مجلوبة من مكان آخر .

٢ ـ كسرات فخارية من أوان بسيطة ، تعود لعصر البرونز القديم (٣٠٠٠ ـ ٢٥٠٠) ق.م ، وجدت مجتمعة في ركام الأسوار شرقي التل ، ولا يمكن حالياً معرفة ما إذا كانت مرتبطة بمنشأة معينة ، أو أنها منقولة من مكان آخر .

٣ ـ سوية خامسة فيها منشآت معمارية وفخارية ولقى ، ورقم أوغاريتية وبابلية ، تعود لعصر البرونز الحديث (١٤٠٠ ـ ١٢٠٠) ق.م .

٤ ـ سوية رابعة فيها منشآت معمارية وفخارية ولقى ، تعود لعصر الحديد الأول (١٢٠٠ ـ ٩٠٠) ق.م .

---

٥٧ ـ د . عدنان البني ، الحوليات الأثرية ـ ج.ع.س ، مجلد ـ ٣٣ ، سنة ـ ١٩٨٣ م ، ص : ٣٢ .

٥٨ ـ كلود شيفر ، رأس الشمرة ، ترجمة فهمي الدالاتي ، المديرية العامة للآثار والمتاحف ـ ج.ع.س ، سنة ـ ١٩٨٠ ، ص : ٧٩ ، ٩٨ .

٥ - سوية ثالثة كثيرة الفخار والمواد العضوية ، تعود لعصر الحديد الثاني (٩٠٠ - ٦٠٠) ق.م ، ويظهر أن هذه السوية قد توقفت بالاحتلال الفارسي للساحل السوري .

٦ - سوية ثانية هلنستية تمتد في التل وخارجه ، وهي ذات منشآت ضخمة حصينة دفاعية ومرفئية ، ومساكن ومدافن وفخار غزير ، ولقى كثيرة وخاصة النقود . ولا تخلو هذه السوية من النصوص المنقوشة ، وتمتد زمنياً من حوالي فتح الإسكندر (٣٣٣) ق.م حتى الفتح الروماني للبلاد (٦٤ - ٦٣) ق.م . ويمكن تلخيص وضع المدينة الهلنستية وتاريخها بإيجاز على الشكل التالي :

١ - في القرن الثالث قبل الميلاد أُنشئت مدينة سلوقية .

٢ - سقطت تلك المدينة بيد البطالمة «بطليموس الثالث» ، في منتصف القرن الثالث ؛ في الحرب السورية الثالثة . وقد زادوا في تحصينها بالأسوار المعزولة بالأبراج المربعة ، وأبراج تأخذ شكل (لـا) ، وشبكات المياه ، وإنشاء بناء مستدير له رواق دائري محمول على أعمدة محددة .

٣ - استعاد السلوقيون المدينة وبنوا فيها قلعة في الزاوية الشمالية الشرقية فريدة في سوريا ، استخدم في أساساتها عناصر معمارية من البناء المستدير المذكور في الفقرة السابقة وغيره .

٤ - هوجمت القلعة وأُشعلت النار فيها بعد الفتح الروماني لسوريا على الأرجح . وتشير الدلائل إلى أن تشييد التحصينات الضخمة في رأس ابن هاني ، له قبل كل شيء علاقة بالنزاع بين السلوقيين والبطالمة للسيطرة على منطقة شرقي البحر المتوسط . كما أن تدمير المنشآت الهلنستية في رأس ابن هاني ، قد يكون نتيجة للخاتمة العنيفة التي شهدتها اللاذقية عام (٤٣) ق.م ، في الصراع بين «كاسيوس» و«دولابيلا» . وهذا يلفت النظر إلى رفاة الجثث المكتشفة في أرض

الميدان . فإن لم تكن حفر القبور الجماعية تلك للجنود الرومان الذين قُتلوا من جراء الصراع المذكور ، فإنها قد تكون حصيلة قتلى إنزال بحري قد تم على شاطىء هذه البقعة من الأرض ، وجرت المعركة مباشرة عند شاطىء هذا البحر ، نظراً لصعوبة الإنزال البحري ، وخطورة اقتراب السفن الخشبية في ذلك العصر من الشاطىء الصخري المنحدر عمودياً ، في الطرف الشمالي لرأس ابن هاني غرباً ، وعلى طول امتداد الشاطىء ، من رأس «الزيرة» في مرسى القبان حتى ميناء البيضاء شمالاً . وهذا يشير لنا عن انتشار القراصنة ووصول طلائع شعوب البحر إلى الساحل الشرقي للبحر بالمتوسط في القرن الرابع عشر قبل الميلاد ، وتمكّن «الميليميين» من قتل الحاكم المحلي «عبدي - أشيرتا» في سوريا الشمالية[٥٩] . فإن علمنا من بعض الأهلين في ابن هاني ، أن تلال الرمال في شاطىء القبان وشاطىء مرسى الخضر ، كانت تصل فيما مضى حتى خمسة عشر متراً علواً ، لأصبح الأمر أكثر يقيناً في أن هذه المعركة . قد جرت على الغالب بين شعوب البحر والمدافعين عن أوغاريت وابن هاني .

٧ - سوية رومانية متأخرة وبيزنطية تستخدم كثيراً البقايا المعمارية الهلنستية ، ممتدة على التل وعلى أقسام كثيرة خارجه ، معززة بالمنشآت والفخار واللقى ، مع كثير من النقود التي تعود إلى القرن الرابع الميلادي ، وعهد جوستنيان . ويرجح أنها آخر مراحل سكن الرأس ، وأنها انقطعت بالزلزال الذي دمر انطاكية عام (٥٢٨) م .

هذه التنقيبات والأبحاث ، التي اقتصرت على ما هو معروف من مواقع أثرية هامة وأماكن ملفتة للنظر ، ولم تشمل كامل مساحة الرأس حتى الآن ، لا يمكن أن نحكم من خلالها وحسب ، أن

---

٥٩ - ليونيل كاسون ، رواد البحار ، ترجمة جلال مظهر ، سنة - ١٩٦٦ م ، ص : ٣٧ .

سكنى رأس ابن هاني قد بدأ فعلاً في الرأس ببناء المدينة الأوغاريتية ، وأن اللُقى التي تعود إلى عهود أقدم قد تكون مجلوبة من الشاطىء المقابل ، بل من المرجح أن يكون الإنسان قد عاش في هذا الرأس والملجأ والملاذ منذ أقدم العصور . وهذا ما يؤكده وجود المنارة القديمة ومينة التينة ورصيفي قصر البنات المغمورين في خليج القبان . أما مسألة التكهن والافتراض فإن فيها وجهة نظر . . !! إذن فما هي الأسباب التي دعت الأوغاريتيين إلى بناء مثل تلك المدينة الجديدة في رأس ابن هاني بالذات ، حوالي منتصف القرن الرابع عشر قبل الميلاد !؟

هـ - سياسة الوفاق في أوغاريت

تعتبر الألفان الثالثة والثانية قبل الميلاد عصور السيادة المصرية المطلقة على الساحل السوري ؛ وقد تخللها بعض فترات بسيطة من الإنقطاع . ويظهر أن علاقة مصر السياسية ببلاد كنعان ، لم تكن علاقة عدائية ، بل بسطت مصر نفوذها بالكامل على البلاد . إلا أنها لم تحاول فرض سياسة السيد المستعمر ، وأكتفت بالسيطرة السياسية والإقتصادية ولم تتدخل في الشؤون الاجتماعية . ولجأت إلى أسلوب المعاهدات والتحالف ، وهذا ما طبق مع أوغاريت وباقي المدن الفينيقية الأخرى[٦٠] .

ففي الألف الثانية قبل الميلاد ، وجدت أوغاريت أن من مصلحتها أن توجه سياستها نحو مصر ، سيما وأن الإضطرابات التي حدثت في بلاد ما بين النهرين ، دفعت شعوباً عسكرية طامعة بالغزو ، وبدأت تهدد أوغاريت من الشرق . كما أن الحثيين الذين ثبتوا أقدامهم في الشمال ، كانوا يشكلون خطراً على أوغاريت . فأمام هذا الخطر المزدوج ، لم يكن بدٌ من خيار ، وهكذا لجأت إلى التحالف مع مصر[٦١] . وعندما غزا «الهكسوس» مصر ،

---

٦٠ - عميد حسبن حنجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ٢٣١ .

٦١ - جبرائيل سعادة ، آثار أوغاريت ، مطبعة الجمهورية ، دمشق - ١٩٥٤ م ، ص : ٢٩ .

تسرب شعب «أسياني» غير عربي من ضفاف نهر الفرات ، وحل في أوغاريت حوالي عام (١٧٥٠) ق.م . وهكذا استغل «الحوريون» هذه الفرصة ، وكانوا شديدي العداء للمصريين ، فوطدوا أقدامهم في المدينة ، ودمروا معظم المنشآت العائدة لهم ، وعملوا على بسط سلطانهم على الساحل ، وسعوا بكل الوسائل للحدّ من التوسع المصري ، بالسيطرة على جميع ممتلكاتهم ، والحلول مكانهم في بلاد الشام مدنياً وعسكرياً ، سيما إن علمنا أن الغزاة الجدد ينتمون إلى حضارة ذات صبغة عسكرية ، وهذا ما يمكن لمسه من آثارهم المكتشفة في مدينة «أوغاريت»[٦٢] .

وبخروج «الهكسوس» من مصر حوالي عام (١٥٨٠) ق.م ، نفضت مصر عن كاهلها عبء السيطرة الأجنبية ، وهبت لاستعادة أمجادها الغابرة ، وهكذا حاول «تحوتمس الأول» و«تحوتمس الثاني» إعادة الحلف مع مدن الساحل السوري ، وقاما باحتلالها فعلاً ، وبلغ التوسع المصري ذروته في عهد «تحوتمس الثالث» ، الذي ذكر في حولياته أنه صعد إلى بلاد الشام سبع عشرة مرة . وبدأ اعتباراً من الحملة السادسة بنقل جنوده عن طريق البحر ، وتمكن فعلاً من السيطرة على جميع الموانىء البحرية ، واحتفظ بها في أحسن حال ، وجعل منها مركزاً لعملياته ، ليتمكن من السيطرة والمحافظة على أمن البلاد في الداخل[٦٣] .

ومن المعروف أن حوالي عام (١٤٤٤) ق.م ، أي في عهد الفرعون «آمينوفيس الثاني» ، قد حلت فرقة من الجيش المصري في أوغاريت ، وكان لها أثر كبير في استتباب الأمن ونشر الطمأنينة في النفوس ، مما حمل على إهمال السور المحصن وبناء البيوت خارجه . وأصبحت بذلك أوغاريت مدينة

---

٦٢ - أ- نفس المصدر السابق ، ص : ٣١ .
ب - الشيخ نسيب وهيبة الخازن ، أوغاريت ، دار الطليعة للطباعة والنشر ، الطبعة الأولى ، بيروت - ١٩٦١ م ، ص : ٦٥ .

٦٣ - ليونيل كاسون ، رواد البحار ، ترجمة جلال مظهر ، ص : ٣٤ .

تجارية دولية مفتوحة ؛ يؤمها تجار من جميع الأقطار ، ومن وراء البحار ، على السواء[٦٤] .

ولا شك أن الشعب الكنعاني في أوغاريت ، الذي احتوى الشعب الحوري ، كان يزعجه دائماً وجود الغريب المستعمر بين أبنائه . ولكن هذا الضيف بقي بين الشعب الكنعاني ، ليذوب كما ذاب غيره قبله وبعده ، في أحضان شعبنا على اتساع الوطن العربي .

وكان المصريون مكروهين في العنصر الحوري المقيم في أوغاريت ، كما أن السلطة المصرية في أوغاريت كان يزعجها دوماً وجود العنصر الحوري ، الذي يقطن المدينة ، والشعب الأوغاريتي بطبيعة الحال يعاني على مضض من هذه الحالة التي لا تطاق . ولكن ظهور «الحثيين» على مسرح الأحداث ، وتهديدهم أوغاريت من الشمال ، وحّد بين الخصمين من عام (١٤٤٠) ق.م إلى حوالي (١٣٦٠) ق.م ، ودفع الأوغاريتيين إلى الإحتفاظ بجيش قوي حسن المعدات ، فهم يستندون إلى مركز جغرافي حسن ؛ يحميهم حصن من الجبال من الغزوات الآتية من الشمال ، وباستطاعة أساطيلهم أن تنقلهم إلى ما وراء البحار[٦٥] ، أو إلى مكان آخر قريب ، في حال ظهور خطر مفاجيء يأتي من داخل البلاد . . . !!!

وحيال هذا الموقف الحرج المتشكل ، لجأت أوغاريت ، بطبيعة الحال ، إلى سياسة الوفاق التي اشتهر بها الفينيقيون وخاصة الأرواديون ، فتقرب ملوك أوغاريت من الحثيين مع احتفاظهم بحلفهم مع مصر ، وهذا ما دفع بعيداً بالخطر الحثي الجاسم على صدر الأوغاريتيين ، ومنحهم قوى اقتصادية كبيرة ، جعلت من أوغاريت مدينة دولية ، واقعة في قلب دول ذات علاقات دولية متشابكة[٦٦] . فهل فكر الأوغاريتيون في خلاصهم وأمنهم

---

٦٤ - جبرائيل سعادة ، آثار أوغاريت ، ص : ٣٢ .

٦٥ - الشيخ نسيب وهيبة الخازن ، أوغاريت ، ص : ٦٦ .

٦٦ - رأس الشمرة ، البعثة الفرنسية المنقبة ، ترجمة فهمي الدالاتي ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج.ع.س ،دمشق- ١٩٨٠ م ، ص : ٨٩ .

حيال هذه الحالة ، سيما وأن ظروفاً جديدة قد ظهرت نتيجة لارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل حوالي عام (١٩٦٥) ق.م[٦٧] ؟ وهذا ما حدث بالفعل ! فما هو تصرف الأوغاريتيين ؟

و - ميزات خاصة وخصال ينفرد بها الفينيقيون

إن ما نعلمه عن تلاقي فينيقيي البحر مع الكنعانيين ، بعدم وجود حساب ، وعقاب ، وعودة ثانية للحياة بعد الموت ، في الدنيا الآخرة ، والتي أخذوها عن السومريين ، فحافظوا على طابعهم البحري وضلعوا فيه ، وتطبعوا بالروح الانعزالية التي اكتسبوها من دول المدن في جنوب ما بين النهرين ، فنقلوها معهم ولازمتهم خلال جميع مراحل هجرتهم الطويلة نحو الغرب[٦٨] ، هو ما يميزهم عن غيرهم من الشعوب المحيطة ، وعن الذين اختلطوا معهم فيما بعد .

لقد انفردوا دون غيرهم من الأمم البحرية - أينما حلوا - ببناء الموانىء المزدوجة[٦٩] ميناء صيفي وآخر شتوي ، مرسى خارجي وحوض ميناء داخلي ، ميناء شمالية وجنوبية أو غربية وشرقية ، لحماية السفن من مختلف تقلبات الرياح والأنواء السائدة في المنطقة .

إذن ففكرة الملجأ والمأوى والملاذ ، عقيدة قد تطبعوا بها ولازمتهم في حلهم وترحالهم براً وبحراً ؛ وهكذا كان لهم أرادوس) ، (رفاد - أرفاد) ، أو (أرواد) ، في الخليج العربي ، وفي البحر الأحمر (أريتيريا) ، وفي ذرى جبال الحجاز ، إلى حصن سليمان ، وأرواد في ساحل القطر العربي السوري ، وفي فلسطين مقابل جبل الكرمل ، وجنوب جزيرة كريت ، وفي المغرب العربي ، وأماكن أخرى لم تحتفظ بتسمياتها ، على الغالب ، حتى وقتنا هذا ،

---

٦٧ - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ٢٧٨ .

٦٨ - نفس المصدر السابق ، ص : ٢٦٥ .

٦٩ - محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، الطبعة الثانية - ١٩٨٢ م ، ص : ٦٣ .

فالتسمية : أرواد «أرادوس» ؛ اسم عام لا خاص[٧٠] . . !! فما هو تصرف الأوغاريتيين حيال الموقف الطارىء المتشكل ؟

ز - هل من دواعي وجيهة لبناء المدينة الأوغاريتية فجأة في ابن هاني !؟

لا شك في انه كان للوضع السياسي العام للمنطقة في القرن الرابع عشر ق.م ، أثر كبيري قد حث الأوغاريتيين إلى شحذ أفكارهم ، لإيجاد وسيلة مضمونة لخلاصهم من الخطر المتربص بهم من الخارج ، واتقاء شر ما يحيط بهم بين ظهرانيهم من عدو غريب يدبر لهم الدسائس ، ويحاول تثبيت أقدامه بمختلف الطرق والوسائل . فالحثيون قد ظهروا في الشمال وبدؤوا يهددون أوغاريت ، والمصريون والحوريون قد تحالفوا ضد العدو الجديد . أما الأوغاريتيون الذين امتلكوا نفوذ المال ، فلم يكن أمامهم إلا انتظار الفرج في أن يحمي «بعل أوغاريت» البلاد من هذا البلاء !!

وإن كان في استطاعة أسطول أوغاريت القوي أن يدافع عنهم بحراً ضد القرصان وطلائع شعوب البحر ، فإن في استطاعة هذا الأسطول كذلك أن يقل ملوك أوغاريت والطبقة الحاكمة وما تيسر من أعيان المدينة إلى البلدان القريبة فيما وراء البحار ؛ ولكن يبقى هذا الحل هو الخيار الأخير . . . !!!

أما مسألة الدفاع برأعن المدينة ، التي تمتلك جيشاً حسن التسليح ، إن دعت الحاجة ، فتحقيق النصر ضد جيش الحثيين القوي أمر بعيد المنال . وتبقى مسألة الوفاق ، وعقد التحالف مع الحثيين ، أو شرائهم بالمال ، في متناول يد الأوغاريتيين[٧١] فأمام كل هذه الخطار المحيطة بمدينة أوغاريت ، من الطبيعي أن يفكر الأوغاريتيون ببناء مثل تلك المدينة المعزولة في ابن هاني ، لتضافر العوامل آنفة الذكر . إذن فما هو السبب الرئيس

---

٧٠ - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ١٧٧ .

٧١ - الشيخ نسيب وهيبة الخازن ، أوغاريت ، ص : ٦٦ .

والدافع ، الوجيه لبناء المدينة الأوغاريتية في مكانها بالذات !؟

ح - ظروف جديدة في ابن هاني ، غيرت من طبيعة المنطقة وهيأت لظهور معالم حضارية جديدة

كان لحركة الساحل في ابن هاني بالشاطىء الجديد كما يظهره (المخطط - ١٨) ، عامل فعال في التغيير الجذري ، الذي حصل على طبيعة التركيب الجيولوجي في ابن هاني ، نتيجة لارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل ؛ إذ تحول رأس ابن هاني إلى جزيرة منفصلة عن البر . وبذلك وجد الأوغاريتيون ضالتهم المنشودة ، وتيسر لهم الملجأ والمأوى والملاذ القريب ، في الوقت المناسب ، ومن حيث لا يتوقعون . وهكذا وجدت شروط جديدة ، كان لها تأثير كبير على زيادة النشاط البحري ، وتطور الحياة السكنية في جزيرة ابن هاني .

ط - أسباب بناء المدينة الأوغاريتية في ابن هاني

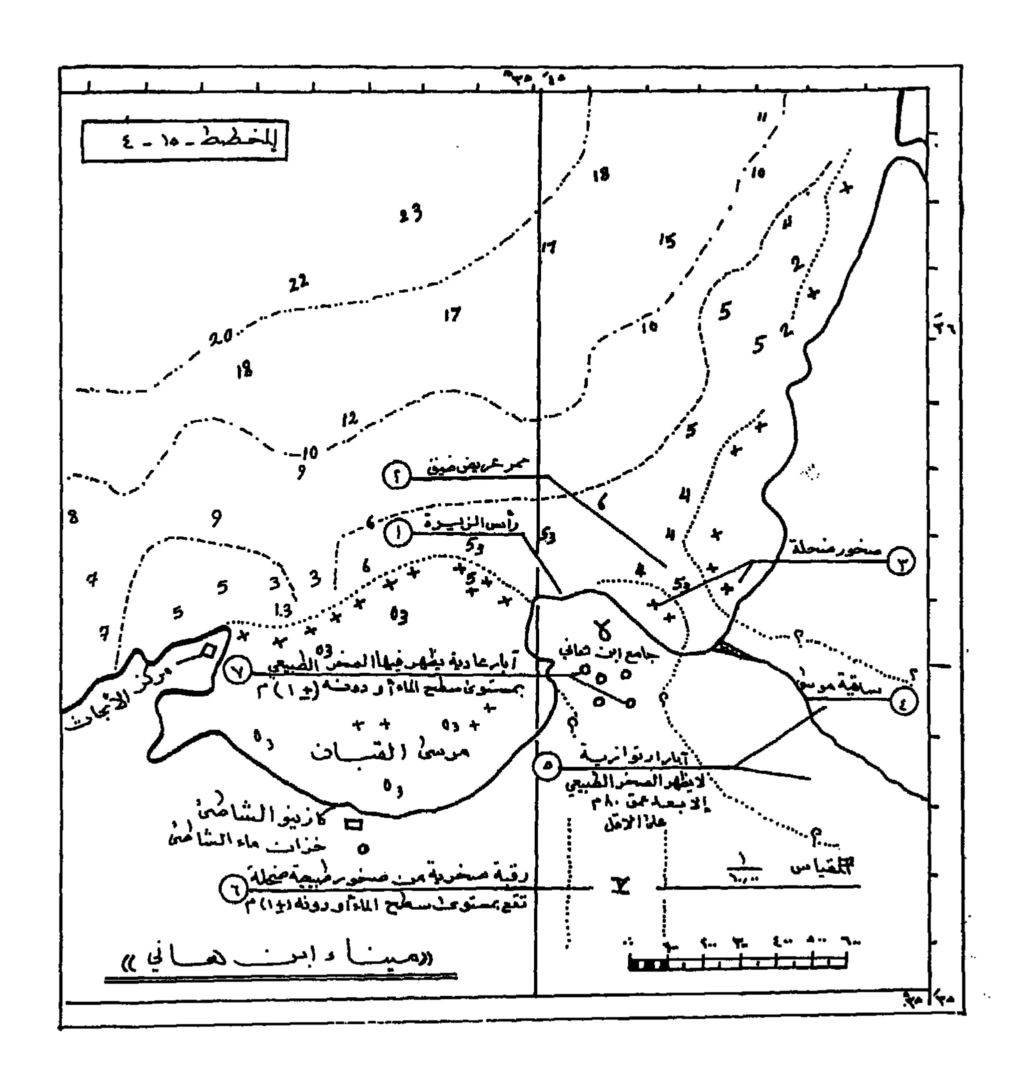
أصبح جلياً بما لا يدعو إلى الشك ، أن بناء المدينة الأوغاريتية في جزيرة ابن هاني ، قد تم بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل وبسببه . ويبرهن ذلك بناء الأرصفة والمرافق البحرية التي تعرفنا عليها في هذا البحث ، وتؤكده الدراسات والأبحاث والتنقيبات التي تمت في رأس ابن هاني حتى الآن ، وذلك لإيجاد الملجأ والمأوى والملاذ القريب في حالة اقتراب الخطر من البر ، إذ من السهولة الوصول إلى الجزيرة بالفلك ، أو أنه كان هنالك رقبة اتصال يفسرها وجود رصيفي بقصر البنات المغمورين . كما أن وجود أسطول حربي لأوغاريت يحمي القاطنين في الجزيرة من القرصان وطلائع شعوب البحر ، ويكون بميسور ساكني القصر الشمالي والجنوبي من العائلة المالكة وسكان المدينة الأوغاريتية مغادرة الجزيرة بسهولة إلى البر في حالة ظهور الخطر من البحر ، أو إلى أي مكان آخر قريب أو في ما وراء

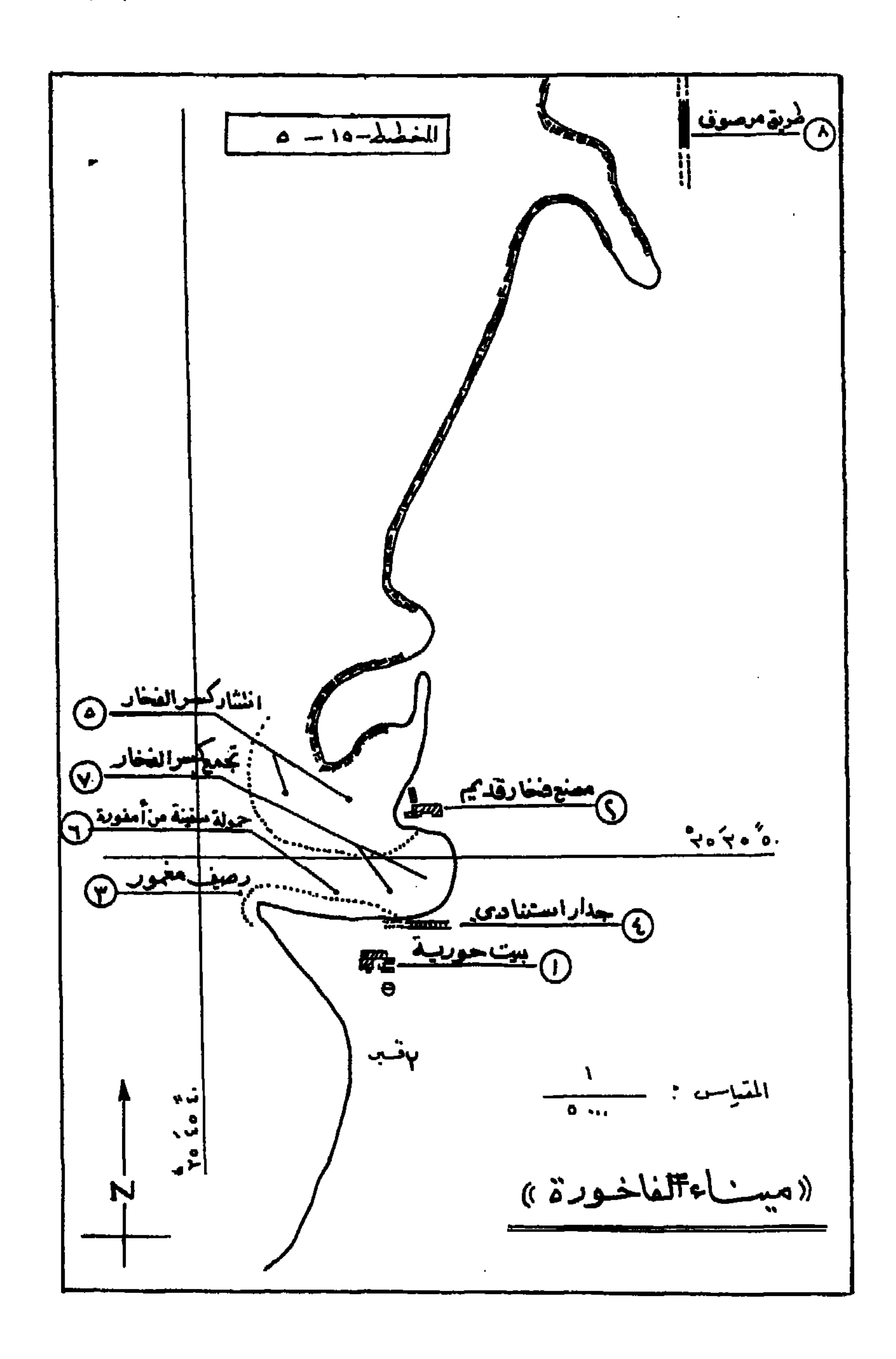
البحار على متن السفن عندما يقترب الخطر منهم من جهة البر . وهذا يعضد الأسباب ، التي دعت الأوغاريتيين إلى بناء مثل هذه المدينة المنعزلة في رأس ابن هاني ، حوالي منتصف القرن الرابع عشر قبل الميلاد .

ثانياً- ميناء ابن هاني
(المخطط - ١٥ - ٤)

وتُدعى «مينة ابن هاني» ، كما يسميها الصيادون ، نسبة إلى وجود مزار الصحابي «هاني بن مسعود» ، في رأس الزيرة (الموقع - ١) . وهي ليست في الواقع إلا عبارة عن مرسى طبيعي ، يتم الدخول إليه من ممر عريض وعميق (الموقع رقم - ٢) ، وتحدده صخور ضحلة (+) على كلا الجانبين (الموقع رقم - ٣) .

ولا شك في أن هذا المرسى كان عميقاً أكثر مما هو عليه الآن بكثير ، وكما يظهر فإن «ساقية موسى» (الموقع رقم - ٤) قد ساهمت في ملئه بالمخلفات النهرية على المدى الطويل ، ولهذا فإنه لا يمكن مشاهدة أية إنشاءات مرفئية قديمة على شاطئه الرملي المذكور . ويستدل من حفر آبار إرتوازية في هذه المنطقة (الموقع رقم - ٥) ، أن الصخر الطبيعي لا يوجد إلا بعد عمق (٨٠)م على الأقل . وتشير كل الدلائل إلى أن رأس الزيرة ، لم يكن يوماً إلا جزيرة معزولة عن الشاطىء المقابل ، أو شبه جزيرة متصلة مع البر برقبة


المخطط - ١٥ - ٤
ممر عريض عميق
رأس الزبيرة
صخور منحلة
ساقية موسى
جامع ابن هاني
آبار عادية يظهر فيها الصخر الطبيعي بمستوى سطح الماء م ودونه (± ١) م
مركز الأبحاث
مرسى القبان
آبار ارتوازية لا يظهر الصخر الطبيعي إلا بعد عمق ٨٠ م على الأقل
كازينو الشاطئ
خزانات ماء الشاطئ
رقبة صخرية من صخور طبيعية منحلة تقع بمستوى سطح الماء م ودونه (± ١) م
المقياس
«ميناء ابن هاني»



المخطط -١٥- ٥
٨ طريق مرصوف
٥ انتشار كسر الفخار
٧ تجمع كسر الفخار
٦ حمولة سفينة من أمفورة
٢ مصنع فخار قديم
٣٥° ٢٠َ ٥٠ً
٣ رصيف مغمور
٤ جدار استنادي
١ بيت حورية
المقياس : ١ / ٥٠٠٠
«ميناء الفاخورة»
N

صخرية من صخور ضحلة تقع بمستوى سطح الماء أو دونه . وهذا مر معنا سابقاً في القطاع (IV) (الموقع رقم - ٦) ، حيث متوسط العمق (± ١) م ، وجميع الآبار المحفورة في أرض الزيرة ، إلى الجنوب من مزلر «ابن هاني» (الموقع رقم - ٧) ، تؤكد ذلك . إذن ، فحركة الشاطىء هنا لا يمكن فصلها عن حركة الساحل في رأس ابن هاني ، وقد عملت مخلفات «ساقية موسى» على ملء الوادي الذي كان يفصل رأس الزيرة عن الشاطىء في الشرق . ومع هذا بقي عمق هذا المرسى ومدخله أكبر مما هو عليه الحال في مرسى القبان . مع العلم ، أن هذا المرسى لا يزال مستخدماً من قبل فلك الصيد حتى يومنا هذا . ويمكن مشاهدة كسر الفخار بكثرة على اتساع هذا المرسى ، وبين الصخور الضحلة الموجودة على جانبي مدخل الممر العميق . وهذا النوع من الفخار الذي يتثنى بسهولة العثور عليه ليس هو بالقديم جداً ، والفرصة مهيأة لانتشال الكثير من الصحاف العربية ، وآخر ما عثر عليه الصيادون في هذا المرسى ، كان عبارة عن صحن عربي مزجَّج بديع الشكل . وأما الفخار الأقدم عهداً ، فهو يقبع بطبيعة الحال تحت المخلفات ، التي قذفت بها «ساقية موسى» إلى هذا المرسى ، مع العلم أنه يمكن مشاهدة نماذج كثيرة منه ، في مكان آخر يبعد قليلاً إلى الشمال من هذا المرسي .

ثالثاً - ميناء الفاخورة (المخطط - ١٥ - ٥)

وهي عبارة عن خليج طبيعي ، ويسميها الصيادون نسبة إلى وجود مصنع حديث للفخار (فاخورة) ، في قرية ابن هاني . وكان هنالك مصنع آخر لذلك أقدم عهداً ، في المكان الذي يشغله «بيت حورية» (الموقع رقم - ١) ، حتى عهد قريب جداً . أما مصنع الفخار القديم ، فيقع على الجانب الشمالي الآخر من الخليج (الموقع رقم - ٢) ، وهو عبارة عن مصنع فخار بيزنطي ، يعلو مصنعاً آخراً للفخار أقدم عهداً ، لعله مصنع «أوغاريت» لتصدير

الآنية الفخارية عبر هذا الثغر ، إلى البلدان القريبة وما يقع منها في ما وراء البحار ، وهنا نلاحظ التالي :

أ - رصيف مغمور (الموقع رقم - ٣)

يتراءى للناظر إلى هذا الرصيف للوهلة الأولى ، وخاصة حافته العمودية ، أنه لا يمكن أن يكون إلا من صنع يد إنسان . ولكن في الواقع ، لا يعدو كونه رصيفاً بحرياً فعلاً طبيعياً بحافته العمودية ، عندما كان مستوى سطح البحر أقل مما هو عليه الآن ، وفي ذلك إشارة إلى قدم إستخدام هذا الخليج .

ب - جدار إستنادي (الموقع رقم - ٤)

يشاهد في هذا المكان بقايا جدار إستنادي ، مبني من حجارة منحوتة متوسط أبعادها (١٠٠×٥٠×٤)سم ، وتعلو (٢٫٥)م تقريباً في عدة مداميك ، وهي آخر ما بقي منها حتى الآن .

ويستفاد من أقوال بعض سكان قرية ابن هاني ، ويؤكد العديد من المنقبين عن الآثار بطريقة غربلة مخلفات التربة القديمة ، أنه يتم العثور بكثرة على أدوات صيد السمك ولوازم شباك الصيد في ركام تربة هذه الحافة . وقد تثنى لي التقاط «رصاصة» شبك في مياه هذا الخليج مصنوعة من الحجر ، فهل كان في هذا المكان مصنع لانتاج أدوات صيد السمك في وقت من الأوقات !؟ مع العلم أن الدلائل تشير إلى بناء هذا الجدار الإستنادي بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، وهذا دليل آخر إلى قدم استخدام هذا الخليج .

ج - إنتشار كسر الفخار (الموقع رقم - ٥)

ويشاهد انتشار كسر الفخار وأجزاء الآنية الفخارية التي تعود إلى مختلف العصور ، على اتساع هذا الخليج وفي امتداد قاع المياه المؤدية إليه ، مما يشير إلى كثافة استخدام هذا الثغر الحيوي الهام .

د - حمولة سفينة من أمفورات كبيرة (الموقع رقم - ٦)

يوجد في هذا المكان بقايا حمولة سفينة من أمفورات عملاقة تعود إلى العصر الهلنستي المتأخر ، وقد تم انتشال عدد منها وهي بحالة سليمة ، ولا زالت الفرصة سانحة لالتقاط بعضاً من حمولة السفينة ، إن تم لحطامها عملية تنقيب اخرى منظمة تحت سطح البحر ، ولربما أجزاء منها . وتشير بعض أجزاء الآنية المحطمة المحروقة ، إلى أن حريقاً قد أتى على السفينة التي كانت تقل هذه الحمولة من الأمفورات ، وقد التهمها الحريق على ما يظهر بالكامل . واستقرت بقاياها في مكانها حيث كانت ترسو ، إلى أن تثنى لنا مشاهدة بعضاً من حطامها ، الذي بقي في مكانه منذ حدوث الحريق ، وغرق السفينة ، حتى الآن .

هـ - تجمع كسر الفخار (الموقع رقم - ٧)

من الملفت للنظر ، أن أكبر تجمع لكسر الفخار وأجزاء مختلف أنواع الآنية الفخارية ؛ السليمة منها والمحطمة ، الحديث منها والقديم ، يمكن مشاهدتها في طين قاع هذا الخليج ورماله بسماكة (متر) تقريباً ، على اتساع الحوض الداخلي ، وأسفل حطام السفينة الغارقة . ويؤكد هذا على قدم استخدام هذا الثغر البحري ، ويوجه الأنظار إلى أنه كان مركزاً لتصدير مختلف أنواع الفخار خلال فترات زمنية متعاقبة ! ! ! فهل كان في هذا المكان مصنع للفخار يخص مدينة «أوغاريت» ، وقد استمر هذا الإستخدام بشكل أو بآخر ، خلال مختلف العصور ، حتى يومنا هذا ! ؟ فنحن إذن بصدد ثغر من ثغور مملكة «أوغاريت» القديمة .

و - طريق مرصوف (الموقع رقم - ٨)

ظهر في هذا المكان ، إثر حفريات خاصة ، طريق مرصوف من حجارة مفردة (١٠٠×٥٠×٥٠) سم ، بعرض يتراوح من (٤ - ٥) م ، وإلى الشمال قليلاً كان بالإمكان تتبع وجود ساحة ، من نفس نوع وطراز تنضيد

حجارة الطريق . فلعلها كانت محطة انتظار ، أو كان لهذا المكان صفة رسمية خاصة ، ويقع على الطريق الذي تم الكشف عنه أثناء الحفريات في أوغاريت[٧٢] . وعلى ما يظهر ، فإن هذا الطريق كان يوصل بين ميناء البيضاء وميناء الفاخورة حتماً . ولربما كان يوصل إلى ميناء ابن هاني ، وميناء التينة في رأس ابن هاني ، وإلى أية مرافق بحرية أخرى غير محددة بعد . وهنا تكمن أهمية هذا الطريق ، في الربط بين مدينة «أوغاريت» ، ومرافقها البحرية ، في ثغورها العديدة إلى ما وراء البحار .

رابعاً - ميناء البيضاء [المخطط - ١٥ - (٦+ ٧)]

يرد اسم مدينة «أوغاريت» ، في النصوص المصرية العائدة للقرن الخامس عشر قبل الميلاد ، أنها عبارة عن مرفأ واقع على ساحل البحر الأبيض المتوسط . وتذكره وثائق «بوغازكوي» في الأناضول ، كما يصلنا اسمها أيضاً من الواح «ماري» على الفرات ، وتحدد المصادر وجود مرفأ في خليج «مينة البيضا» يخص مدينة أوغاريت ، كان قائماً في القرنين الرابع عشر والثالث عشر قبل الميلاد[٧٣] ، لكنها لم تحدد مكانه بدقة . وقد كشفت التنقيبات في عامي ١٩٥٧ م و١٩٥٨ م ، أن القرية الفارسية العهد التي قامت في رأس الشمرة ، كانت على اتصال بالمرفأ كما كانت عليه في عصر البرونز الحديث[٧٤] . إذن، فأي مرفأ أو ميناء خصّ مدينة «أوغاريت» غير خليجها بحجارة حوافه البيضاء ! ؟ وللإجابة على هذا السؤال ، لا بد لنا أولا من معرفة التالي:

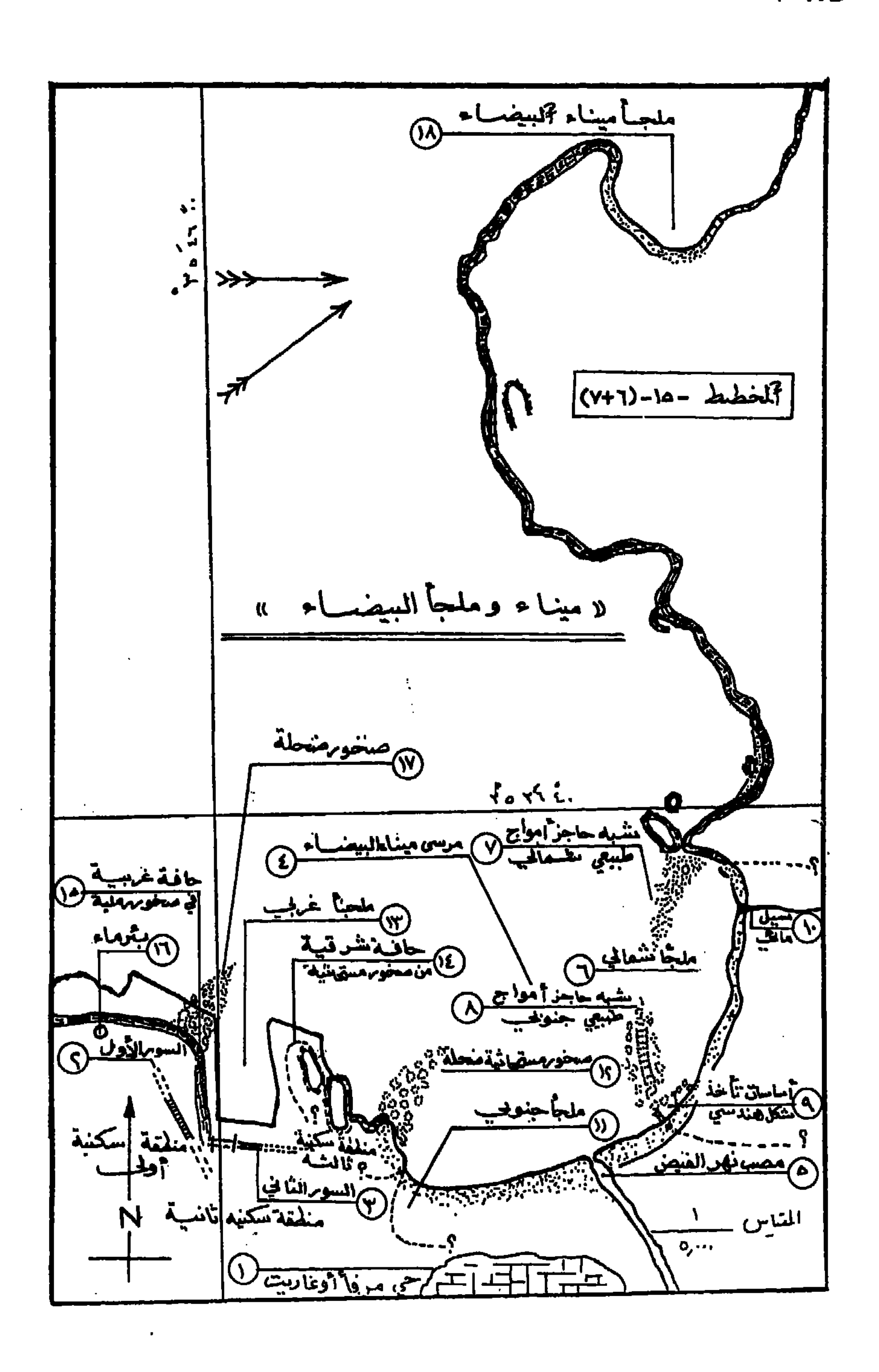
أ - نتائج التنقيبات الأثرية حول ميناء البيضاء (المخطط - ١٥- ٦)

حدث يوماً خلال شهر آذار من عام ١٩٢٨ م ، أن فلاحاً كان يحرث

٧٢ - . سليم عادل عبد الحق ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، المجلدان (٨ ، ٩) م ، ص : ٢١١ .

٧٣ - رأس الشمرة ، البعثة الفرنسية المنقبة ، ص : ١٣ ، ١٤ .

٧٤ - نفس المصدر السابق ، ص : ١٠٢ .


١٨ ملجأ ميناء البيضاء
المخطط -١٥- (٦+٧)
« ميناء وملجأ البيضاء »
١٧ صخور منحلة
٤٠ ٢٦ ٥ °
٧ شبه حاجز أمواج طبيعي شمالي
٤ مرسى ميناء البيضاء
١٥ حافة غربية في صخور رملية
١٣ ملجأ غربي
١٠ مسيل مائي
١٦ بئر ماء
١٤ حافة شرقية من صخور مستقيمة
٦ ملجأ شمالي
٨ شبه حاجز أمواج طبيعي جنوبي
٢ السور الأول
١٢ صخور مستقيمة منحلة
٩ أساسات تأخذ شكل هندسي
منطقة سكنية أولى
منطقة سكنية ثالثة
١١ ملجأ جنوبي
٥ مصب نهر الفيض
٣ السور الثاني
منطقة سكنية ثانية
N
المقياس ١/٥,٠٠٠
١ حي مرفأ أوغاريت

أرضه ، التي تقع على الضفة اليسرى عند مصب نهر الفدّ «الغيض» في البحر ، قريباً من شاطىء الخليج المعروف باسم «ميناء البيضاء» ، فاشتبك محراثه ببلاطة صدفة ، ولدى رفعها شاهد نفقاً يؤدي إلى قبر . وعند أول ضربة معول في شباط من عام ١٩٢٩ م ، تبين أن هذا المكان ليس إلا حي المرفأ البحري (الموقع رقم - ١) ، الذي يخص مدينة «أوغاريت» ، التي كانت غائبة في «تل رأس شمرا» حتى تاريخه ، ومن يومها لم تتوقف التنقيبات والتحريات الأثرية ، التي تمدنا بكل جديد عن تاريخ هذا الساحل .
أسفرت الحفريات الأثرية التي تمت حول الميناء الصغير «الكوكس ليمون» ، الذي يقع في الجنوب الغربي من الخليج ، عن وجود أساسات من الأبنية بطول ١١٠ م تتجه من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي ، كسور يحمي المرفأ الصغير (الموقع رقم - ٢) . الغاية منه على ما يظهر حماية المرفأ من جهة البحر ، ويستند عليه مستودعات مستطيلة الشكل يبلغ طول بعضها ١٤ م ، وتؤلف مجموعة عمرانية على شكل (T) . ويظهر من توضع سِمك الجدران ، وصفات بنائها ، ومن دراسة القطع الفخارية القبرصية والأتيكية والأيونية التي وجدت في سويّتها ، أنها تعاصر القرنين السادس والخامس قبل الميلاد .
وأما الأساسات التي يمكن نسبتها إلى العهد التالي ، فهي تمتد من الشرق إلى الغرب ، ويشاهد فيها أساسات سور يحمي المرفأ من ناحية البر (الموقع رقم - ٣) ، ولا يوجد لهذا السور إلا باب أساس واحد من الطرف الجنوبي . ووراء هذا السور طريق عرضه (٤)م كان مفروشاً ببلاطات حجمية وجد بعضها . ويلي ذلك سلسلة من المستودعات المزدوجة ، الشرقية منها مستطيلة والغربية مربعة ، والفخار المكتشف من العصر الهلنستي . أما النقود الفضية والبرونزية التي التقطت منها ، فهي من عهد «اسكندر المكدوني» . ولكن المنطقة الثالثة من السكن حول الميناء ، فكانت مقتصرة على مساحة ضيقة حول صخرة طبيعية ، لا تبعد إلا ستة أمتار جنوبي مينة البيضا . وتبين من اللقى الأثرية والنقود ، أن هذه المنطقة تعود إلى زمن الأمبراطور «أركاديوس»

في العصر الروماني .

إذن ، فهذا الخليج الصغير ، الذي أطلق عليه اليونان اسم «المرفأ الأبيض» ، أي (اللوكس ليمون) ، نسبة إلى صخور خليج ميناء البيضاء البحري ، قد استُخدِم في القرنين السادس والخامس قبل الميلاد ، وأنه جُدِّد وَوُسِّع في زمن «اسكندر المكدوني» في العصر الهلنستي . ثم تابع نشاطه شأن المرافىء الفينيقية الكثيرة المنتشرة على الشاطىء السوري ، إلى تاريخ لايمكن تحديده من العصر الهلنستي حيث هدم بالحديد والنار. وأخيراً أقام في نقطة منه الصيادون في العصر البيزنطي ، واستخدموه لحين من الزمن[٧٥] .

ب ـ لمحة تاريخية مختصرة عن النشاط البشري في أوغاريت والمنطقة المحيطة بها

ينتهي عصر «أوغاريت» المجيد ، فجأة ، حوالي عام ١١٨٠ ق .م ؛ إذ داهمتها النيران العاتية من كل جانب ، وقضت على معظم المدينة ، وسكانها إما أنهم قضوا نحبهم فيها أو رحلوا عنها ، بسبب زلزال رهيب أصابها ولم تقم لها بعده قائمة ، أو أنها لم تسلم من هجمة شعوب البحر ، ولاقت مع المدينة الأوغاريتية في رأس ابن هاني مصيرها المحتوم بنفس الوقت .

ولكن يظهر أن تلك الكارثة لم تقض على كل شيء في «أوغاريت» فإن زالت حضارتها من الوجود ، فالنشاط السكاني لم يندثر من المنطقة ، بدليل صناعة الخزف الذي اكتشفت نماذج منه في رأس ابن هاني ، ويشير إلى أن صانعيها قد أجبروا على تقليد طراز مستورد معين[٧٦] ، كما توحي بأن شعوب البحر الغازية قد ذابت في بوتقة الشعب المقيم في منطقة أوغاريت[٧٧] . وهذه

---

٧٥ ـ د . سليم عادل عبد الحق ، الحوليات الأثرية ـ ج .ع .س ، المجلدان (٨ ، ٩) ، ص : ٢١٣ .

٧٦ ـ د . عدنان البني ، نسيب صليبي ، رأس ابن هاني أثرياً وتاريخياً ، دمشق ـ ١٩٨٧ م ، ص : ٦ .

٧٧ ـ رأس الشمرة ، البعثة الفرنسية المنقبة ، ص : ٩٩ .

ميزة من خصال هذا الشعب العظيم ، الذي استطاع أن يحتوي كل دخيل ، فيؤثر فيه ولا يتأثر به ، ويلفظ في النهاية كل غريب ، وتعود الحياة إلى تل «رأس الشمرة» حوالي عام (٥٠٠) قبل الميلاد ؛ إذ تقوم عليه قرية صغيرة في العهد الفارسي ، بدليل الخزف الأنيق الذي تم العثور عليه ، وكنز النقود اليونانية الذي كشف عنه الأستاذ «كلود شيفر» عام ١٩٣٦ م ، والدنان والجرار المحززة ذات العرى ، التي تمثل عهد السيطرة الفارسية على الساحل السوري .

وأما التاريخ الذي بدأ فيه السكان يهجرون قرية «رأس الشمرة» ، فكان على ما يظهر حوالي عام (٢٥٠) قبل الميلاد ، وذلك في أعقاب الحرب التي كانت اللاذقية مسرحاً لها ، وسقوط مدينة السويدية (المينا) على البحر ، في أيدي «بطليموس الثاني» مما يسفر لمدينة «اللاذقية» أن تتبوأ الصدارة ، وتقوم بدور هام .

وخلال الفترة الواقعة بين عام ٥٠ ق.م وعام ٢٥٠ م ، قامت قرية صغيرة رومانية على تل رأس الشمرة ، كانت هي الأخيرة من نوعها[٧٨] ، ولكن يظهر أن الحياة قد استمرت على التل بشكل أو بآخر ، بدليل اكتشاف بعض قطع النقود العربية ، والتركية ، على سطحه[٧٩] .

ج - مرافق الميناء البيضاء البحرية

ميناء البيضاء عبارة عن حوض طبيعي ، حسن الحماية من الرياح الغربية والجنوبية الغربية ؛ لوجود رأس ابن هاني ، الذي يمتد في البحر إلى مسافة كبيرة ، جنوبي غرب هذا الخليج المفتوح . ولا شك في أن هذا الخليج ، كان يمتد كثيراً في البر . ولكن على ما يظهر فإن نهر «الفيض» قد عمل على طمس جميع معالم الشاطىء القديم ، بدليل وجود «حي مرفأ أوغاريت»

٧٨ - نفس المصدر السابق ، ص : ١٠١ ، ١٠٢ .

٧٩ - جبرائيل سعادة ، آثار أوغاريت ، مطبعة الجمهورية ، دمشق - ١٩٥٤ م ، ص : ٤٨ .

بعيداً عن البحر بمسافة (١٠٠) م على الأقل . ولهذا ، لا يمكن التأكد من وجود إنشاءات مرفئية إصطناعية ، كانت قائمة في هذا المكان ، إلا بالحفريات الأثرية . وما نجده هنا من مرافق بحرية ، نوجزه على الشكل التالي :

١ - مرسى الميناء البيضاء (الموقع رقم - ٤)

هو المرسى الطبيعي الذي تحدده صخور بيضاء غير قاسية وسهلة التنقيب والتآكل ، قد تشكلت في الزمن القديم من تراكم مستحاثات بحرية دقيقة ، وأعطت هذا المكان اسم ميناء البيضاء ، كما يظهر ، على مر العصور .

ويصلح هذا المرسى لرسو مختلف أنواع السفن القديمة ؛ فالصغيرة منها يمكن رباطها بالمؤخرة أو المقدمة إلى شاطئه الضحل وتداول الأعمال البحرية وشحن وتفريغ البضائع والحمولات بكل حرية . وأما السفن الكبيرة فكان بإمكانها الرسو على المخطاف وترك عملية تبادل السلع والإتصال مع البر للفلك والسفن الصغيرة ، التي تستطيع أن تنفذ مهمتها بكل سهولة ، طالما كان البحر هادئاً والطقس حسناً . ولكن إن هبت العاصفة وارتفعت الأمواج وتحولت الرياح إلى غربية أو شمالية غربية شديدة ، فكان لا خيار عن سحب السفن الصغيرة إلى شاطىء هذا المرسى بديلاً إلى دخول نهر «الفيض» ، فالسفن الكبيرة كان بميسورها سحب مخاطيفها والإلتجاء إلى أماكن اخرى أكثر أمناً قبل اشتداد الرياح والأمواج ، وإلا كان عليها أن تجابه العاصفة في هذا الخليج المفتوح . . ! ! إذن فأين وكيف كانت تتمكن السفن من الصمود أمام العاصفة في هذه الظروف ؟

٢ - مصب نهر الفيض (الموقع رقم - ٥)

يمتاز حوض نهر «الفيض» بعرضه (١٠ - ١٥) م ، وعمقه (١ - ١٫٥) م ، بطول (٥٠٠) م من مصبه في البحر . وهذا النهر غزير المياه على مدار السنة ، وسواء توقف جريانه وانغلق مصبه صيفاً ، فهو يصلح كملجأ آمن للسفن في الشتاء والربيع ، سيما وأن مياهه كانت قديماً أكثر غزارة ،

وبطبيعة الحال فإن عمقه كان أكبر ومصبه أكثر اتساعاً عما هو عليه الآن . وهذا ما يمكن لمسه من عرض سريره على موازاة «حي المرفأ» من جهة الشرق .

٣ - ملجأ شمالي (الموقع رقم - ٦)

يتشكل هذا الملجأ الصغير من امتداد سلسلة من الصخور البيضاء المستحاثية الضحلة ، ويشاهد فوقها بعض الحجارة المنحوتة وغير المشذبة من صخور رملية مغايرة ، مما يضفي وجود صبغة الصنعة على هذا الحاجز المائي ، الذي يبدأ من نهاية الصخور البيضاء شمالاً ويمتد باتجاه جنوب وجنوب شرق ، لتشكيل شبه حاجز أمواج طبيعي شمالي (الموقع رقم - ٧) ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمقدار (٢) م على الأقل . أما شبه حاجز الأمواج الطبيعي الجنوبي (الموقع رقم - ٨) ، فيتشكل من سلسلة ضيقة من الصخور البيضاء المشابهة للحاجز الطبيعي الشمالي ، ولكنها متشققة على مسافات متقاربة ، بما يوحي أنها حجارة منحوتة ومرصوفة بكل عناية لتشكيل حاجز أمواج اصطناعي ، يبدأ من مكان غير بعيد عن مصب نهر «الفيض» من ناحية الشرق بحجارة رملية غير مشذبة منضدة بشكل هندسي . ويمتد باتجاه شمال وشمال غرب مما يوحي بوجود صبغة الصنعة على هذه الأساسات ، وخاصة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل . ولا شك في أن هذا الملجأ الآمن نسبياً في الرياح والأمواج الشمالية والشمالية الغربية ، هو أكثر أمناً في الرياح الشمالية والشرقية ، وكان بطبيعة الحال أكبر عمقاً مما هو عليه الآن ، ويمتد إلى مسافة كبيرة غير معروفة ناحية الشرق ، ولكن وجود مسيل مائي (الموقع رقم - ١٠) في هذا المكان ، بالإضافة إلى ما يلقيه نهر «الفيض» من مخلفات نهرية إلى حوض هذا الخليج المفتوح ، تعيدها الرياح والأمواج ثانية مع مخلفات بحرية اخرى إلى هذا الشاطىء ، أدت على المدى الطويل إلى طمس معالم هذا الملجأ ، وأصبح الأمر أكثر صعوبة في التعرف عليه ، إلا ما يمكن مشاهدته من تحت سطح

البحر .

٤ - ملجأ جنوبي (الموقع رقم - ١١)

من الطبيعي ، أن هذا الملجأ كان يمتد جنوباً ، حتى حدود حي مرفأ «أوغاريت» . وهو يشكل بذلك مكاناً آمناً لرسو رباط السفن في الطقس السيء ، وخاصة في الرياح والأمواج الجنوبية الغربية والغربية . يوجد سلسلة من الصخور المستحاثية الضحلة (الموقع رقم - ١٢) ، تمتد من الطرف الجنوبي الغربي لخليج ميناء البيضاء نحو الشمال الغربي بطول (١٠٠) م تقريباً . وقد كانت هذه السلسلة يوماً ما تقع بمستوى سطح البحر أو أعلى منه بقليل ، ولكن عوامل الحت البحري قد فتت صخورها الهشة بسرعة ، وخاصة بعد ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل . وقد جعل هذا الوضع هذا الملجأ أكثر أمناً من الملجأ الشمالي ، وبالتالي فقد مثل المكان التبادلي الجنوبي في خليج ميناء البيضاء ،على الطريقة الفينيقية المعهودة .

٥ - ملجأ غربي (الموقع رقم - ١٣)

هو عبارة عن خليج صغير ، حافته الشرقية (الموقع رقم - ١٤) من الصخور البيضاء المستحاثية ، وحافته الجنوبية والغربية (الموقع رقم - ١٥) من صخور رملية ، كانت تنحدر على ما يظهر من علو ظاهر مباشرة إلى البحر . وهذا ما يمكن تتبعه من الجرف الصخري ، الذي لا تزال آثاره باقية بعد بناء أرصفة حديثة في هذا المكان . كما يمكن مشاهدته في الحافة الإنهدامية لصخور الشاطىء ، الذي يمتد غربي هذا المكان ، حيث توجد المنطقة السكنية الأولى ، وبئر ماء عذبة (الموقع رقم - ١٦) منحوت في الصخر على غرار آبار جزيرة أرواد[٨٠] .

ولم تذكر المصادر وجود أرصفة بحرية ، أو إنشاءات مرفئية ، على حواف هذا الخليج . كما لم يتثنى لنا مشاهدة أية منها ، ولا حتى دليلاً يشير إلى

٨٠ - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ١١٢ .

وجودها ، بعد تسوية حوافه في الآونة الأخيرة . ولا يمكن الركون إلى أقوال من عملوا في تجهيز هذا الحوض ، للتأكد من وجود مثل تلك المرافق البحرية ، لعدم خبرتهم واهتمامهم بمثل هذه الأمور . ولكن تشير كل الدلائل إلى أن هذا الحوض الصغير ، كان يمتد كثيراً نحو الجنوب الشرقي ، ولعله كان هنالك اتصال بينه وبين الملجأ الجنوبي حتى « حيّ مرفأ أوغاريت » ، وهذا يحدد بطبيعة الحال أن حافته الشرقية ربما لم تكن إلا عبارة عن جزيرة أو شبه جزيرة متصلة برقبة قصيرة مع البر ، قامت عليها المنطقة السكنية الثالثة فيما بعد . فإلى هذه المنطقة بالذات ؛ بين « الملجأ الغربي » و« حي مرفأ أوغاريت » ، يجب أن توجه الأنظار للعثور على مرافق بحرية إصطناعية ، إن كان لها وجود . ! !

ولا شك أن هذا الملجأ كان آمناً في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية ، وقد كان هنالك صخور ضحلة (الموقع رقم ـ ١٧) قد تم تسويتها مؤخراً عند تعميق هذا المكان ، وكانت تمتد من زاوية صخور الحافة الغربية باتجاه الشمال الشرقي مسافة ٧٥ م تقريباً مما جعل هذا الملجأ أكثر أمناً من الملجأ الجنوبي بوضعه المتأخر ، وخاصة في الرياح والأمواج الغربية والشمالية الغربية . أطلق اليونان اسم المرفأ الأبيض (اللوكس ليمون) على هذا المكان ، حسب ما ورد في دليل البحارة (الستاديازم) . وتتجه الأنظار ، نتيجة للتنقيبات الأثرية التي تمت حول الخليج ، إلى اعتبار أن حوض الملجأ الغربي هو ميناء «اللوكس ليمون» الصغير . وقد تبين لنا ، أن هذه التسمية تنطبق في الواقع على «مرسى ميناء البيضاء» بحجارته المستحاثية البيضاء في كلا طرفي الخليج ، لا على «حوض المرفأ الغربي» بحافته الشرقية فقط من هذه الصخور ، التي تخص أصلاً «الملجأ الجنوبي» في المرسى المذكور . . . ! ! ! وتعود علاقة جزر حوض البحر المتوسط بمدينة أوغاريت إلى زمن موغل في القدم ؛ فقد تبين أن هنالك اتصالات تجارية كانت قائمة بين قبرص وأوغاريت منذ الألف الخامسة قبل الميلاد ، بدليل العثور على آنية

فخارية مزينة بالرسوم من النوع القبرصي ، مما يشير إلى احتمال استيرادها من قبرص في العصر النحاسي .

وأما النشاط التجاري لجزيرة كريت فلم يبدأ على ما يظهر مع البلدان الواقعة على ساحل بلاد الشام إلا في نهاية الألف الثالثة قبل الميلاد[٨١] . وقد عاشت جاليات كريتية وآخية في أوغاريت اعتباراً من بداية القرن التاسع عشر قبل الميلاد[٨٢] ، وبدأت العلاقات التجارية بين قبرص وكريت وأوغاريت بالظهور في الوثائق المسمارية المكتشفة في ماري ، اعتباراً من القرن الثامن عشر قبل الميلاد[٨٣] .

يعتبر منتصف القرن التاسع قبل الميلاد ، فترة خصبة جداً للغزو الإغريقي للشرق ، لقد استطاع الإغريق أن ينشئوا لهم مراكز تجارية على حدود «أوسناتو» أو في جنوب «أرواد» . وقد سجل المؤرخون أن الفينيقيين لم يطلبوا منهم ذلك[٨٤]. ولهذا فإن «تل رأس الشمرة» لم يبقَ خالياً من السكان بعد هدم مدينة «أوغاريت» حوالي عام ١١٨٠ ق.م ، وقد ظهرت على هذا التل آثار الشعوب التي سكنته على التوالي. فقد اكتشفت بعض المساكن في قمة التل من العصر اليوناني، وكنز النقود الذي كشف عنه الأستاذ «شيفر» عام ١٩٣٦ م لايمكن أن يكون قد غاب في جوف الأرض قبل عام ٥٠٠ قبل الميلاد . كما أن الأبنية التي عُثر عليها وسماكة الجدران ونوع فن البناء والفخار اليوناني المكتشف في الحفريات ، تدل على وجود مكاتب واسعة للتجار في رأس الشمرة ، كان يستثمرها التجار اليونان في القرن السادس والقرن الخامس قبل الميلاد[٨٥]. إذن ، يعود النشاط التجاري إلى موقع «رأس

---

٨١ - قاسم طوير ، أضواء جديدة على تاريخ وآثار بلاد الشام ، الطبعة الأولى - ١٩٨٩ م ، ص : ١٢١ .

٨٢ - الشيخ نسيب وهيبة الخازن ، أوغاريت ، ص : ٦٤ .

٨٣ - قاسم طوير ، أضواء على تاريخ وآثار بلاد الشام ، ص : ١٢٤ .

٨٤ - جان - بول ري - كوكويس ، أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ٩٧ .

٨٥ - جبرائيل سعادة ، آثار أوغاريت ، ص : ٤٧ .

الشمرة» حوالي عام ٥٠٠ ق .م بعد سبات عميق في عهد السيطرة الفارسية على الساحل السوري[٨٦] ، ولكن الإستيطان اليوناني والنشاط البحري يتركز في هذه الفترة ، كما مر معنا ، حول «اللوكس ليمون» ؛ وهو الميناء الصغير ، الذي يمثل «الملجأ الغربي» ، موضوع بحثنا هذا .

وهكذا نرى ، أن التجار الاغريق قد عرفوا «مرسى ميناء البيضاء» منذ أقدم العصور ، وأطلقوا عليه اسم «المرفأ الأبيض» ؛ أي «اللوكس ليمون» ، نسبة إلى حجارة صخوره البيضاء ، التي تميز هذا الخليج عما حوله من تضاريس الشاطىء .

وكما يظهر ، فقد استمر إطلاق هذا الإسم ، تجاوزاً ، على حوض «الملجأ الغربي» الصغير ، فيما بعد ، حسب تواتر نقل الأسماء المتوازنة ، عبر مختلف العصور .

ونحن نعلم ، أن ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل حوالي عام ١٣٦٥ ق .م[٨٧] من البديهي أن يحول «مرسى ميناء البيضاء» (الموقع رقم - ٤) ؛ بملجئيه: الشمالي (الموقع رقم - ٦) ، والجنوبي (الموقع رقم - ١١) ، إلى خليج مفتوح ، سُمِيّ فيما بعد «الميناء البيضاء» . وهذا يجعل ، بطبيعة الحال ، من هذا الحوض الشرقي الكبير المكشوف ، مكاناً أقل أمناً من الحوض الغربي الصغير ، المحمي بحافة من الصخور المرتفعة ، حتى في الرياح والأمواج الشمالية الغربية .

وهكذا يتضح لنا ، انه كان هنالك مرسى كبير وحوض نهر وملجأ شمالي وآخر جنوبي ، هي مرافق مدينة «أوغاريت» البحرية القريبة في العصور القديمة . ولكن إرتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل ، قد حول هذه المرافق إلى أماكن غير مأمونة ، الأمر الذي دعى الأوغاريتيين على ما يظهر إلى البحث لهم عن منافذ اخرى إلى البحر . وهذا يبرهن ، بطبيعة

---

٨٦ - رأس الشمرة ، البعثة الفرنسية المنقبة ، ص :١٠٠ .

٨٧ - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ٢٧٨ .

الحال ، الأسباب التي دعت إلى تمركز النشاط البحري لأوغاريت حول حوض الملجأ الغربي الصغير «اللوكس ليمون» ، فيما بعد . . ! !

خامساً- ملجأ ميناء البيضاء

(المخطط - ١٥ - ٧)

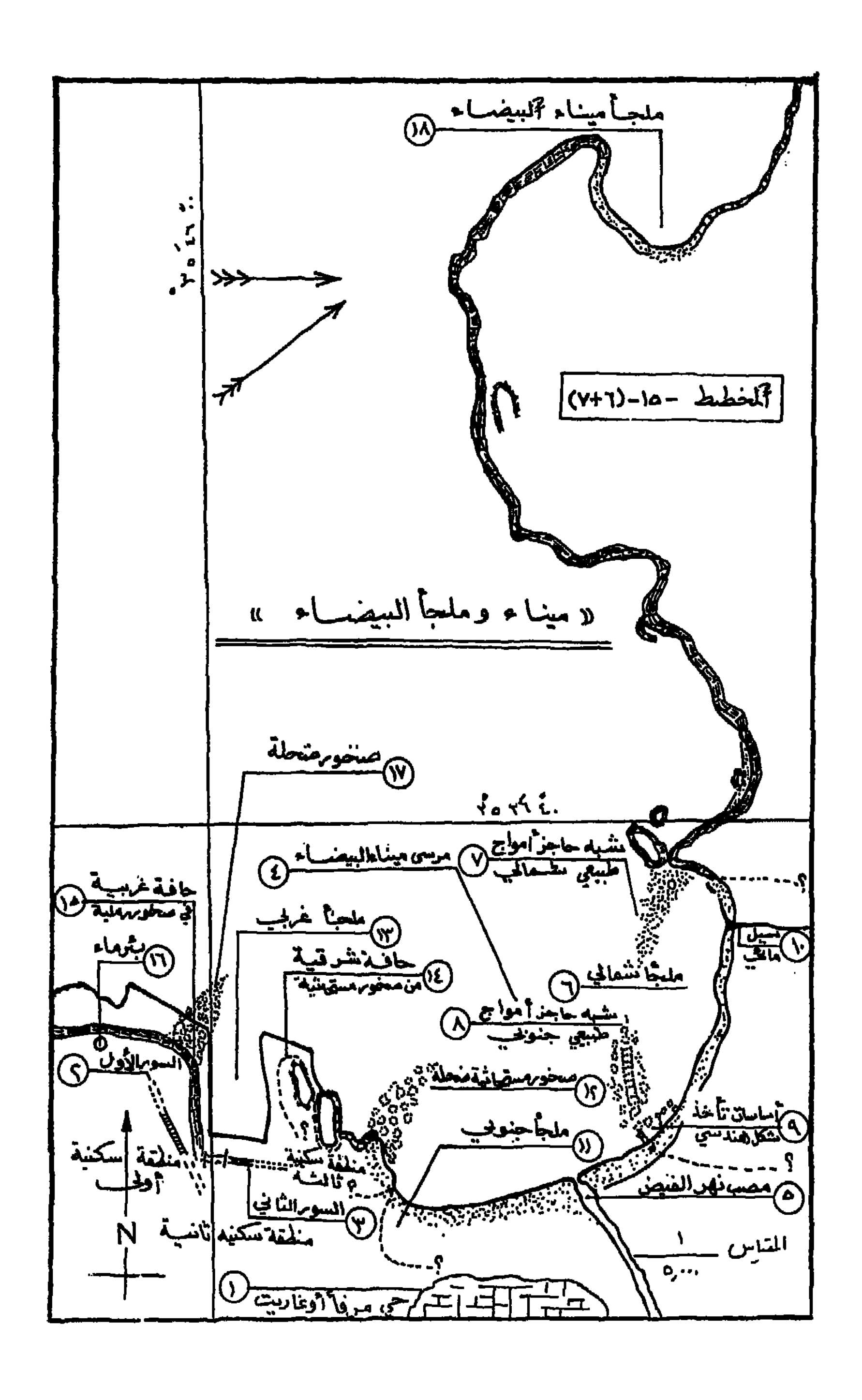
لايمكن عملياً الفصل ، بين «مرسى ميناء البيضاء» بملجئيها الشمالي والجنوبي ، و«ملجأ ميناء البيضاء» (الموقع رقم - ١٨) ، فقربهما من بعضهما يسهم في سلامة ونجاح الملاحة والإبحار من هذا المكان ، ولهذا عمدنا إلى إظهارهما في مخطط واحد ، لشرح هذه العلاقة من الناحية البحرية .

يتشكل «ملجأ ميناء البيضاء» من خليج طبيعي صغير ، تحيط به حواف صخرية مرتفعة ، تجعل من مياهه التي تمتد جنوباً بما فيه الكفاية ، لتحمي السفن القديمة في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية .

ولهذا نرى ، إنْ عاكست مثل هذه الرياح والأمواج ربابنة السفن في الزمن القديم ، وأضنى التجذيف سواعد بحارتها ، أثناء الإبحار للوصول إلى «ميناء البيضاء» قاصدينها من الموانىء والمحطات التجارية الموجودة في شمال أوغاريت ، كان خيارهم الوحيد هو الإلتجاء إلى هذا المكان القريب ، الذي يحميهم من العواصف والأنواء . مع العلم ، أنه يمكن مشاهدة نماذج عديدة من كسر الفخار في مياه هذا الخليج الآمن ، وعلى شاطئه ومنحدرات حوافه ، وخاصة على المرتفعات المحيطة به ، وهذا دليل على قدم استخدام هذا الملجأ من قبل السفن في العصور القديمة .

سادساً- حكاية ثغور أوغاريت بين الواقع والظن والتخمين

يظهر جلياً أن دراستنا هذه ، قد ألقت بعض الضوء على وضع المرافق البحرية ، وتوضّع الإنشاءات البحرية ، في هذا المكان من الساحل . كما أظهرت حقيقة هي في عكس بعض المعلومات التي اعتبرها منقبون في رأس


ملجأ ميناء البيضاء ١٨
المخطط -١٥-(٦+٧)
« ميناء وملجأ البيضاء »
صخور متحللة ١٧
٣٥ ٢٦ ٤٠
مرسى ميناء البيضاء ٤
شبه حاجز أمواج طبيعي شمالي ٧
حافة غربية في صخور رملية ١٥
ملجأ غربي ١٣
بئر ماء ١٦
حافة شرقية من صخور مستوية ١٤
ملجأ شمالي ٦
مسيل مائي ١٠
شبه حاجز أمواج طبيعي جنوبي ٨
السور الأول ٢
صخور مستوية متحللة ١٢
أساسات تأخذ شكل هندسي ٩
ملجأ جنوبي ١١
منطقة سكنية أولى
منطقة سكنية ثالثة
مصب نهر الفيض ٥
السور الثاني ٣
N
منطقة سكنية ثانية
المقياس ١ / ٥,٠٠٠
حي مرفأ أوغاريت ١

ابن هاني - إستناداً إلى تنقيباتهم الأثرية الأخيرة هناك - نتائج مسلم بها[٨٨] .
إذ يجب أن تكون هذه النتائج في الواقع غير ذلك : «**فالرصيف الحجري المرتفع ، الذي أنشيء في العصر الهلنستي وقبله بقليل للعبور**[٨٩]» ، ما هو في الحقيقة إلاّ حاجز أمواج طويل في رأسه «منارة بسيطة» ، كما سبق وبينا ذلك في بحثنا هذا . . . وأما «**إرتفاع مستوى سطح البحر إلى (+ ١,٥ م) عن المستوى الحالي في نهاية القرن الأول قبل الميلاد**» فرأيي ، «**لا يؤكده بناء الأرصفة البحرية المتعامدة مع الشاطيء من فترة الرصيف الحجري المرتفع نفسها غالباً**» . وأرى أيضاًأن هذه الأرصفة قد بنيت لتلائم سطح البحر الحالي وتعلوه بمقدار ٣٠-٤٠) سم في أعلى مد بحري ، ليتحقق الهدف منها في خليج «مرسى الخضر» شبه المغلق . وإن كان الأمر غير ذلك، لكانت هذه الأرصفة مغمورة الآن بالمياه ، إذا تم بناؤها فعلاً في العصر الهلنستي ، وارتفعت المياه بالواقع في العصر الروماني بذلك المقدار . لأن عمق المياه بين هذه الأرصفة لايزيد عن (١) م في أدنى جزر بحري ،مما يؤكد لنا بطبيعة الحال أنه لافائدة عملية من بناء مثل هذه الأرصفة على اليابسة في العصر الهلنستي ، سيما وأنه وارد أيضاً في نفس المصدر «**أن هنالك دلالات على معاودة طغيان البحر في القرون الميلادية الثلاثة الأولى**» . وقولهم هذا يناقض كل ماذكرناه سابقاً . وفي الواقع فقد ارتفع سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل في بداية عصر البرونز الحديث حوالي عام ١٣٦٥ ق.م ، وحدث أن ارتفع مستوى سطح الماء أيضاً بمقدار بسيط في العصر الروماني لمسنا أثره في جزيرة أرواد ، ولم يكن له أية فعالية تذكر على المرافق البحرية في ابن هاني .

---

٨٨ - أ- د . عدنان البني ، نسيب صليبي ، رأس ابن هاني أثرياً وتاريخياً ، ص : ١ ، ٢ .

ب- د . عدنان البني ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد- ٣٣ ، ج- ٢ ، سنة - ١٩٨٣م ، ص : ٣٢ .

٨٩ - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ١٢٧ .

ويتابع المنقبون قولهم حول تفسير تأثير الحت البحري على الأرصفة المتوازية بشكل ألسنة في البحر أن البحر قد «اقتطعها على مستوى (+٨٠) سم فوق المستوى الحالي للبحر ، والتحمت كتلتها البحرية بيولوجياً بالأشينيات والصدفيات الدقيقة ، ثم ارتفع مستوى سطح البحر إلى (+٥ر١) م عن المستوى الحالي ، فقطع ذراع بحريٌ القسم الصخري من ابن هاني عن اليابسة ، ثم ملأت الرمال البحرية هذا الذراع البحري ، وبعد ذلك أخذ مستوى البحر ينخفض مشكلاً الذراعين الرمليين وبينهما القسم المنخفض ، وهو الشكل الذي بقي حتى الآن تقريباً» فحيال ذلك لي وجهة نظر أخرى هي التالية :

فلا شك أن المقصود بذلك ، هو رصيفا «قصر البنات» ، في مرسى القبان . وقد سبق وتبين لنا ، أن تأثير الحت البحري قد اقتصر على الطبقة العليا ، التي تتألف من مدماكين فقط ، بارتفاع (٨٠)سم تقريباً لكل رصيف . وذلك ، لأن الطبقة السفلى قد بُنيت غالباً قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، والطبقة الثانية المعنية بموضوع بحثنا هذا قد بُنيت حتماً بعده ، وهذا ينفي أي افتراض آخر .

«وأما مسألة» أرتفاع مستوى سطح البحر من (+ ٨٠) سم عن المستوى الحالي إلى (+٥ر١) م» ، كما ورد في الحاشية رقم (٦) من هوامش المصدر المذكور ، ثم «عودة مستوى سطح البحر للإنخفاض إلى المستوى الحالي ، لنراه بالشكل الذي بقي حتى الآن تقريباً» ، لتفسير تشكيل الحافة الإنهدامية في الطبقة العليا لرصيفي قصر البنات بارتفاع (٨٠) سم تقريباً ، منذ بنائها فوق الطبقة الأولى الموجودة قبل ارتفاع مستوى سطح البحر ، لتشكل رصيفاً طبيعياً لم يتأثر بالحت البحري بعد ارتفاع مستوى سطح البحر ، فهذا تعليل غريب أيضاً يتطلب إعادة نظر . . . !!!

لقد سبق لنا أن ذكرنا في دراستنا البحرية عن جزيرة أرواد ، في معرض كلامنا عن تحولات مستوى سطح البحر ، أن اتخاذ حالة خاصة لتحول ما

لمستوى سطح البحر في مكان معين ، وتطبيقها على أماكن أخرى بصورة عامة ، مسألة ليس فيها بعد نظر . . . !!! فقد أشار السيد «رين ويزد» ، عند كلامه عن جزيرة «المخروط» وخنادقها المغمورة ، إلى مثل هذه التحولات في مستوى سطح البحر ، بقوله : «بعد انفصال جزيرة أرواد نقص مستوى البحر إلى أقل مما هو عليه الآن ، وفي نهاية العصر الحديدي ، على أساس الإرتفاع بقدر ثلاثة أمتار أو أربعة عن مستواه الحالي . إلا أنه عاد فيما بعد إلى المستوى الحالي ، وبذلك أصبح واضحاً أن منشآت مكرود (جزيرة المخروط) سابقة للعصر الحديدي»[٩٠] . وذكرنا بالمقابل ، أنه ربما يعلل ذلك بالمقارنة مع تحول مشابه ، ويتابع : «ومن قبيل ذلك ما حدث في الإسكندرية ؛ إذ غاص الشاطىء حوالي أربعين قدماً ، ثم ارتفع منذ العهد الروماني ثمانية عشر قدماً»[٩١] .

وكما يظهر ، فإن موضة العصر في التقليد والإقتداء ، قد مَسَّت أيضاً العمل الأثري ، وأسلوب كهذا بعيد كل البعد عن البحث العلمي ، إذ يجب أخذ جميع الحقائق بعين الإعتبار ، من خلال فهم أسباب الأشياء بوضعها الراهن ، ومقارنتها بما هو مثيل أو معاصر لها ، كشاهد لإيضاح ما يراد إثباته ، أو كشف ماضيه السحيق في القدم ، لأنه منهج منطقي يجب أن يعمل به ، وهو من أهم ما توصل إليه العلم في الوقت الحاضر .

ولكن في الواقع ، وكما نرى بين فترة وأخرى ، يطالعنا أحياناً عالم أثري قدير أو باحث جليل بفكرة جديدة أو رأي خاص ، لا يعتمد عادة على إثبات أو برهان . ويأتي بعده من يعتمد هذه المعلومات ويأخذ بها ، كمادة خام للتاريخ مسلم بها دون فحص وتدقيق ، ويخرج منها بنتائج وأبحاث جديدة . وهكذا يترسخ مثل هذا المعتقد ، وينتقل على التوالي إلى الغير ويُشار إليه بنظرة إكبار وإجلال على أنه عمل مبتكر وفذ ، دون علم غالباً

---

٩٠ - أنور فروست ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ١٦ ، ص : ١٣٠ .

٩١ - السير فلندرز بتري ، تاريخ العالم ، ج - ١ ، ص : ٢٩ .

إن كان هذا خطأ أم صواب . . ! ! وهنا تضيع الأحداث ، وتختلط المعلومات وتتشابك ، لأنه الخطأ بعينه ، والبعيد كل البعد عن الواقع . . . ! ! !

ولذلك ، يجب أن ننظر دائماً إلى أن العلم وحده ، لا الحدث والظن والتخمين والتقليد والإقتداء ، هو السبيل إلى إظهار الحقيقة ، وكشف ما خفي منها وعفى عليه الزمن والنسيان . . ! ! !

وقد تبيّن لنا ، أن ارتفاع مستوى سطح البحر في ساحل القطر العربي السوري ، من الحوادث الجيولوجية المألوفة في شرقي البحر المتوسط ، لوقوعه في نهاية جرف قاري آخذ في الغور منذ القدم . وكان آخر هذه الحوادث ، هو ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل ، في النصف الأول من القرن الرابع عشر قبل الميلاد ؛ أي حوالي عام ١٣٦٥ ق .م ، على وجه التقريب .

وقد رأينا ، أنه كان لهذا التحول الأخير في مستوى سطح البحر ، أثر كبير على وضع الإنشاءات البحرية في مرفأ أوغاريت ، ويمثل مرحلة تحول هامة في استثمار بعض هذه المرافق ، وإيجاد إنشاءات ومرافق بحرية جديدة . إذ كان للإرتفاع المفاجىء في مستوى سطح البحر في وضع سياسي مناسب ، سبب وجيه وداعٍ ملحٌ قد دفع الأوغاريتيين للتفكير في إيجاد ملجأ ومأوى وملاذ قريب في حالة الخطر . كما كان لانغمار ملجأي مرسى ميناء البيضاء ، وتحوله إلى خليج مفتوح غير آمنٍ ، من العوامل التي دعت إلى إنشاء وترميم بعض مرافق ابن هاني البحرية في ذلك العصر . ثم تحول النشاط البحري ، ليتركز حول الخليج الغربي في ميناء البيضاء ، وأماكن أخرى ، فيما بعد . وكأن هنالك ترابطاً وثيقاً كان قائماً بين «أوغاريت» و«ابن هاني» على الدوام ، وهذا ما يدعونا إلى متابعة سرد مختصر حكاية «ثغور أوغاريت» ، عبر مختلف العصور : كان هنالك في قديم الزمان «منارة قديمة» في رأس ابن هاني ،

وهذه المنارة تخص «مينة التينة» ، و«مرسى الرأس» القديم . وهما بدورهما كانا يتبعان إلى مدينة «أوغاريت» ، مع «خليج القبان» ، و«خليج الخضر» ، وما كان قائماً فيهما من إنشاءات بحرية . إضافة إلى «مينة ابن هاني» ، و«مينة الفاخورة» ، و «مرسى ميناء البيضاء» بمرافقه البحرية ؛ من «ملجأ شرقي» ، و«ملجأ جنوبي» ، إلى «سرير حوض مجرى نهر الفيض» . ولكن ارتفاع مستوى سطح البحر فيما بعد ، قد أوجد ظروفاً بحرية مغايرة ، أملت شروطاً مناسبة لإيجاد مرافق بحرية بديلة ؛ في وضع سياسي مضطرب ، وميزان تجاري ممتاز ، ورصيد مالي كبير في أوغاريت .

وهكذا كان لأوغاريت ، في عصر عز مجدها بنهاية القرن الرابع عشر قبل الميلاد ، «منارتها القديمة» ، و«مينة التينة» ، و«مرسى الرأس القديم» ، و«مرسى القبان» بمنشآته البحرية ، و«مرسى الخضر» وما كان قائماً فيه من مرافق بحرية ، ومرفأ «المدينة الأوغاريتية الجديدة» الكبير ، و«مينة ابن هاني» ، و«مينة الفاخورة» ، و«مرسى ميناء البيضاء» ، و«نهر الفيض» ، لا غير . وبسقوط مدينة «أوغاريت» بيد «شعوب البحر» حوالي عام ١١٨٠ ق . م ، ساد الكساد التجاري في ميناء البيضاء ، وتركّز النشاط البحري في رأس ابن هاني ، بتمركز بعض من شعوب البحر فوق أنقاض «المدينة الأوغاريتية» المدمرة ، جنباً إلى جنب مع سكان المنطقة التي لم تخلُ مطلقاً من السكان ، وهذا ما أكدته الحفريات الأخيرة في «تل رأس ابن هاني الأثري»[٩٢] .

وتعود الحياة إلى «تل رأس الشمرة» ، في عهد السيطرة الفارسية على الساحل ، حوالي عام (٥٠٠) ق . م . ويتركز النشاط البحري ، حول «ملجأ ميناء البيضاء الغربي» الصغير ، اعتباراً من القرن السادس أو الخامس قبل الميلاد . ويتحول النشاط البشري والعسكري ، إلى منطقة «ابن هاني» ، في العصر الهلنستي .

٩٢ ـ د . عدنان البني ، نسيب صليبي ، رأس ابن هاني أثرياً وتاريخياً ، ص : ٦ .

ويبدأ نجم «ميناء البيضاء» و«مرافق ابن هاني» البحرية بالأفول حوالي عام ٢٥٠ قبل الميلاد في أعقاب الحرب السورية الثالثة ، التي كانت منطقة اللاذقية مسرحاً لها ، وبسقوط مدينة السويدية «المينا» على البحر في أيدي «بطليموس الثاني» ، سطع نور «اللاذقية» وبدأت القيام بدور هام في المبادلات التجارية مع البلاد اليونانية[٩٣] ؛ وكان لذلك كله أثر كبير في انتقال النشاط الحضاري والعمراني والعسكري إلى «مرفأ اللاذقية» ، فيما بعد .

ولم تُهجر منطقة أوغاريت ورأس ابن هاني من السكان نهائياً ، بل استمرت الحياة فيها خلال العصر البيزنطي . ومارس الصيادون عملهم في ميناء البيضاء وحول رأس ابن هاني ، بدليل استمرار نشاط تصدير الآنية الفخارية من ميناء الفاخورة ، وتجمع السكان حول مزار الصحابي «مسعود ابن هاني» بعد الفتح العربي . ولا زالت هذه المرافق البحرية مستخدمة حتى الآن ، وكأنها عطاء مستمر لا ينضب ، وما هي في الواقع إلا حكاية «أوغاريت» مع البحر . . . ! ! ! . إنه مجد لا حدود له ، وحنكة للتغلب على الصعاب ، تفوق كل تصور . وخبرة بحرية فذة ، ومهارة فائقة ، لم يسبق أوغاريت فيها أحد . نقل سكانها معها الأبجدية ، إلى العالم القديم ، أينما رحلوا . وأعطوا البشرية العلم ، ونشروا المعرفة ، في كل مكان حلوا . مسيرة طويلة ، وغيض من فيض ، هي تلك الملحمة الخالدة . وهذا بعض من التراث الحضاري الإنساني ، الذي خلّفه لنا أسلافنا الفينيقيون العرب ، وما نقله بدورهم أجدادنا الفاتحون إلى العالم أجمع في صدر الإسلام ، عبر مثل هذه الثغور .

---

٩٣ ـ رأس الشمرة ، البعثة الفرنسية المنقبة ، ص : ١٠٢ .

الفصل الثالث عشر

المحطات التجارية
وملاجىء السفن في الشمال الفينيقي

تظهر المحطات التجارية القديمة ، بين أوغاريت ورأس البسيط ، بشكل مميز أكثر من أي مكان في الساحل الفينيقي ، الذي يمتد شمالاً حتى « الميناء » في السويدية ، وخليج اسكندرون . وإن جرت عادة الفينقيين ، أن ينشئوا محطاتهم التجارية أينما رحلوا ، حيث يجد الربابنة وبحارتهم الراحة والماء والزاد ، في نهاية نهار شاق ومضن ، من الجلوس خلف مقاعد التجذيف . ولكن على ما يظهر ، فإن تعرض الساحل الفينيقي مباشرة إلى الرياح والأمواج المؤثرة ، قد أملى على السفن أن تجد محطتها في أقرب مكان آمن ، يتوفر فيه الماء والزاد قريباً من المراكز الحضارية ، بديلاً عن المخاطرة في حالة عدم الوصول إلى ملجأ ملائم ، في الوقت المناسب قبل غروب الشمس ، أو هبوب العاصفة . ولو كان اختيار مثل هذا الإجراء على حساب اختصار المسافة ، وزيادة الزمن اللازم للرحلة ، وبالتالي التأخير أحياناً عن الوصول إلى المكان المقصود في الوقت المحدد خلال موسم الإبحار ، مما كان يضطر السفن القديمة غالباً إلى البقاء ، في أحد المحطات أو الموانىء التي تقع على طريق التجارة ، طيلة فصل الشتاء . وبما أن ساحل القطر العربي السوري في قسمه الشمالي ، من رأس ابن هاني حتى رأس البسيط ، يوصف عادة بأنه شاطىء صخري غير مضياف ينحدر عمودياً إلى الماء ، أكثر مما هو عليه الشاطىء في ساحل جبلة ، بين « عرب الملك » جنوباً

و« مرسى الروس » شمالاً . ولذلك ، فإننا نرى المحطات التجارية والملاجىء قريبة من بعضها أحياناً ، وفي المكان الذي يؤمن شروطاً أفضل للسفن والبحارة ، في هذا الشريط من الساحل غير الآمن ، والقليل التعاريج والتجاويف العميقة والشطآن الرملية ، التي يمكن سحب السفن إليها في حالة الخطر . وهذه حالة خاصة ، يتصف بها الشمال الفينيقي من ساحل القطر العربي السوري ، حيث نميز فيه المرافق والمشاهدات البحرية ، التالية :

أولاً - المحطة التجارية في وادي جهنم
(المخطط - ٢٠)

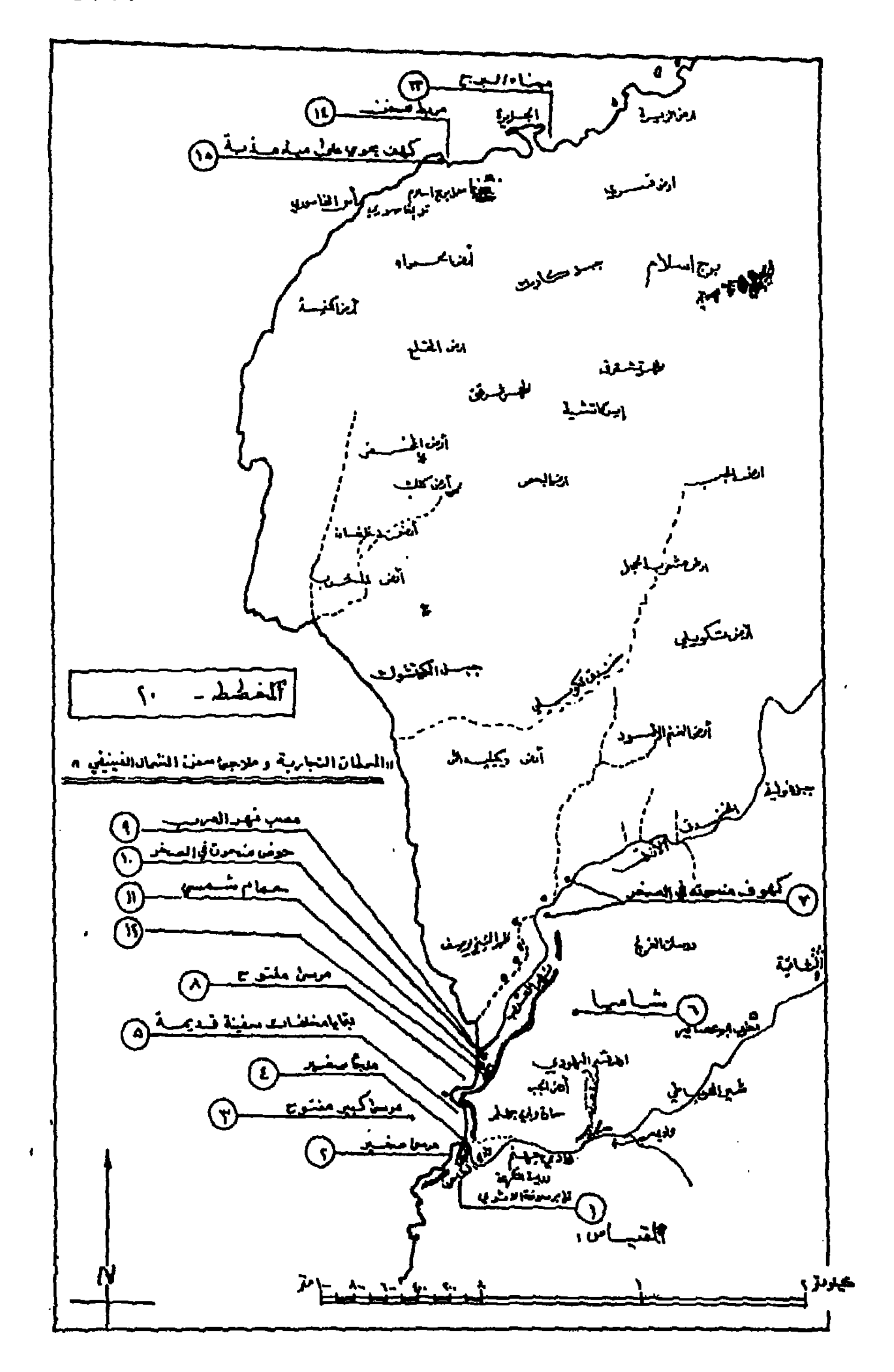
وهي المركز الحضاري القديم ، الذي كان قائماً في تل « برسونة » (الموقع رقم - ١) ، ويعود به قِدَم العهد إلى العصر النيوليتي . وقد استمرت فيه الحياة البشرية على ما يظهر في العصور التاريخية ، وأكدته الحفريات الفرنسية . ولكن هذه التحريات والأبحاث لم تتابع فيها بعد ، الأمر الذي يحد من وفرة معلوماتنا التاريخية عن هذا الموقع الأثري الهام ، الذي نجد فيه ما يلي :

أ - مرسى صغير (الموقع رقم - ٢)

هو عبارة عن « جوينه » صغيرة جداً ، تشاهد كسر الفخار في قاعها الصخري المتدرج العمق ، مما يدل على استخدامه كمرسى مؤقت للسفن في الطقس الحسن ، سيما وأن تل « برسونة » المرتفع بحوافه العمودية الشديدة الإنحدار ، لا يمكن الوصول إليه بسهولة ، وتداول عملية نقل البضائع بينه وبين الشاطىء ، إلّا من تدرج المنحدر الغربي البسيط لحافة تل المركز الحضاري .

ب - مرسى كبير مفتوح (الموقع رقم - ٣)

هو مرسى مفتوح غير آمن ، كانت ترسو فيه السفن على ما يظهر بصورة



المخطط - ٢٠

«المحطات التجارية وملاجئها من الشمال الفينيقي»

مؤقتة ، لنقل وتداول البضائع من المرسى الصغير وإليه ، أو للتزود بالطعام والماء ، من ملجأ « وادي جهنم » الصغير .

ج - ملجأ آمن (الموقع رقم - ٤)

يتمثل في فتحة وادي جهنم بحافتيها العموديتين إلى البحر ، وقد كان يمتد كثيراً في سهل الوادي الصغير المتشكل في الزمن القديم ، مما كان يهيء مكاناً مناسباً وآمناً لرسو السفن ورباطها بالمؤخرة أو سحبها إلى الشاطىء ، للتموين والتجارة والإصلاح أو انتظار موسم الإبحار ، وخاصة للتزود بالماء الذي يتفجر من عين ماء عذبة ، تقع مباشرة عند شاطىء هذا الملجأ الصغير .

د - بقايا مخلفات حطام سفينة قديمة (الموقع رقم - ٥)

عثر أحد الصيادين في هذا المكان على بعض القطع البرونزية الصغيرة ، وكان من الصعوبة التعرف على مثل هذا الحطام ، لولا احتفاظه بقطعة صغيرة تمثل رأس أوزة تم حفظها في متحف اللاذقية ، وهي عبارة عن جزء من مربط حبال جميل من البرونز على شكل أوزة ناشرة أجنحتها بوضعية طيران ، من النوع الذي يُثَبَّت على جوانب السفينة لربط حبال الشراع ، أو تُثَبت في مقدمة السفن لقطرها ، مما يشير إلى أن سفينة قديمة جميلة قد تحطمت على شاطىء هذا المرسى الكبير ، ويؤكد بنفس الوقت على استخدام هذه المحطة التجارية ، بمرساها الصغير ، وملجئها الآمن في الزمن القديم .

ثانياً - المحطة التجارية في نهر العرب
(المخطط - ٢٠)

من الصعب عملياً الفصل ، بين مرسى وادي جهنم ومرسى نهر العرب ، لقربهما من بعضهما، بحيث يُكمل بعضهما الآخر . وإن كان تل وادي جهنم يمثل مدينة « برسونة » القديمة (الموقع رقم - ١) ، فإن التل القابع على

الضفة اليسرى من نهر العرب ، لا شك أنه يمثل ثغر مدينة « شاميا » الأثرية (الموقع رقم - ٦) ، لوجود آثار هامة على هذا المرتفع من الأرض . ومنطقة نهر العرب مركز حضاري قديم جداً ، يعود به الزمن إلى العصر الباليوليتي ، وتشاهد الكهوف المنحوتة في الصخر (الموقع رقم - ٧) ، على منحدرات وادي هذا النهر ، إلى مسافة كبيرة من مصبه في البحر . وهنا نشاهد التالي:

أ- مرسى مفتوح (الموقع رقم -٨)

هو مرسى كبير مفتوح ، لا يختلف عن مرسى وادي جهنم من حيث الإستخدام ، سوى أنه أكثر أمناً ، وخاصة في زاويته الجنوبية ، التي تجد فيها السفن الصغيرة مكاناً جيداً للإحتماء من الرياح والأمواج الجنوبية الغربية . هذا فقط ضمن حدود درجات معقولة من الشدة والإرتفاع ، ولكن الموقف يتبدل تماماً وتتعرض السفن للخطر في حال إجتياز هذه الرياح هذا الحد المعقول . أما السفن الكبيرة ، فكان بإمكانها الرسو على المخطاف ، في حالات طقس مقبولة . وإذا تأزمت الأمور ، لم يكن للسفن الصغيرة خيارٌ من السحب إلى شاطئه ، أو الإلتجاء إلى حوض سرير مصب نهر العرب .

ب- مصب نهر العرب (الموقع رقم- ٩)

يمتد نهر العرب إلى مسافة كبيرة في الوادي ، وكان على ما يظهر يشكل خليجاً واسعاً آمناً للسفن في الزمن القديم ، ويدلنا على ذلك استواء أرض حوض هذا الوادي ، الذي عمل نهر العرب في تشكيله على المدى الطويل ، حتى ظهر لنا بالشكل الذي نراه عليه الآن ، ولا شك في أن سرير حوض هذا النهر ، كان يُستعمل من قبل السفن الصغيرة لا الكبيرة منها ، ويؤكد ذلك الآثار الموجودة على الضفة اليسرى لهذا النهر ، وفي أعلى المرتفع . وهنا نجد آثاراً لها علاقة بالبحر بشكل أو بآخر ، وهي بحاجة إلى دراسة فنية تفصيلية أكثر ، نوجزها على الشكل التالي:

١ - حوض منحوت في الصخر (الموقع رقم - ١٠)

يدعوه الصيادون « مسبح الملكة » ؛ فهو مزود بميزاب ، وأفاريز تشير إلى احتمال تركيب رافعة خشبية ، لرفع مياه البحر أو أي سائل آخر من الحوض وإليه ، الأمر الذي دعا إلى الإعتقاد السابق . وقد تُثْبِتُ الدراسات الأثرية في المستقبل عكس ذلك ولكن استخدامه للسوائل ، أو صناعة ما ، أمر فيه وجهة نظر . . . ! !

٢ - حمام شمسي (الموقع رقم - ١١)

هو عبارة عن مدرج ، يظهر حالياً على شكل مستطيل ، مرصوف بقطع الآجر الصغيرة ، التي تتوضع على شكل فسيفساء فوق قاعدة منحوتة في الصخر ، مما يشير إلى أنه قد يكون مسطحاً لأخذ حمام شمسي ، وهذا يعضد استخدام الحوض المنحوت في الصخر لأغراض السباحة . ونظراً لطغيان أمواج البحر ، التي دمرت قسماً لا يستهان به من هذا المدرج ، لذلك نجد من الصعوبة تحديد استخدام آخر له .

٣ - منازل منحوتة في الصخر وأساسات أبنية منهارة (الموقع رقم - ١٢)

يشاهد في هذا المكان منازل فريدة من نوعها في ساحل القطر العربي السوري ؛ فنصف جدرانها أو بعضها منحوت في الصخر ، وباقي جدران المنزل مبنية من حجارة منحوتة متوسط حجمها (١٠٠ × ٥٠ × ٤٠)سم ، مما يشير إلى قدم استخدام هذه الإنشاءات ، التي لها علاقة ملموسة مع البحر . مع العلم ، أن نصف هذه الإنشاءات قد أصبحت في البحر ، بسبب إنهيار حافة هذا الشاطىء تحت ضربات الأمواج ، لأن نوع الصخر في هذه الناحية ، ينهار بسرعة ، ولا تتشكل فيها أرصفة بحرية ، كما هو الحال في معظم أقسام صخور الشاطىء من نوع الرملة ، وخاصة في جنوبي ساحل القطر العربي السوري ، وجزره في البحر . والجدير ذكره هنا ، أن مختلف أنواع كسر الفخار اليوناني والروماني والبيزنطي ، يمكن مشاهدتها بين صخور هذا الشاطىء ، وهي ليست في الواقع إلّا مخلفات تربة المنازل

والأبنية التي جرفتها الأمواج ، لأن الترسبات التي ألقى بها نهر العرب على المدى الطويل ، لا تسمح لنا بمشاهدة كسر الفخار الناتجة عن مخلفات السفن ، التي كانت ترسو في هذا المرسى . وإن ما يشاهد من حجارة منحوتة قد تدحرجت من أعلى المرتفع ، لدليل على وجود مركز حضاري هام ، وهذا ما دعانا إلى إطلاق اسم « ثغر شاميا » إلى البحر على هذا الموقع الأثري .

ثالثاً - ملجأ برج اسلام
(المخطط - ٢٠)

هو ملجأ طبيعي محمي جيداً من الرياح والأمواج الجنوبية الغربية ، وكان بإمكان السفن القديمة أن تجد في هذا المكان غير المضياف عدة أماكن آمنة ، خلال إبحارها بين « محطة وادي قنديل » في الشمال و« محطة نهر العرب » و« وادي جهنم » في الجنوب أو بالعكس ، وذلك في حالة هبوب العاصفة فجأة أو تعرض السفن للأنواء ، أثناء إبحارها ومرورها حول « رأس برج اسلام » الذي ينحدر مباشرة إلى البحر . ولا تجد السفن فيه مكاناً ، إن كان لا بد من هذا الخيار . وهنا نجد الإستخدامات البحرية المميزة التالية :

أ - ميناء البرج (الموقع رقم - ١٣)

يدعوها الصيادون « مينة البرج » ، وهي ليست في الواقع إلا خليجاً طبيعياً ، يتشكل من جزيرة تتصل مع البر برقبة ضيقة ، قد تم تسوية حواف الخليج والجزيرة والرقبة بتربة إصطناعية من قبل « الشركة اليوغسلافية » ، التي كانت تستخدم هذا المكان لوحداتها البحرية ، خلال عملها في نقل حجارة مكسر « ميناء اللاذقية » أثناء بنائه ، الأمر الذي لم يتح لنا أية فرصة لمشاهدة أية إنشاءات بحرية قديمة ، كانت قائمة في هذا المكان إن وجدت . ولكن مشاهدة مختلف أنواع كسر الفخار في رمال قاع الميناء ، يشير إلى قدم إستخدام السفن لهذه الميناء . وعدم توفر المياه العذبة في شاطىء هذا الخليج ، يدعونا إلى الإكتفاء بتسمية ملجأ آمن للسفن ، ويوجه نظرنا إلى

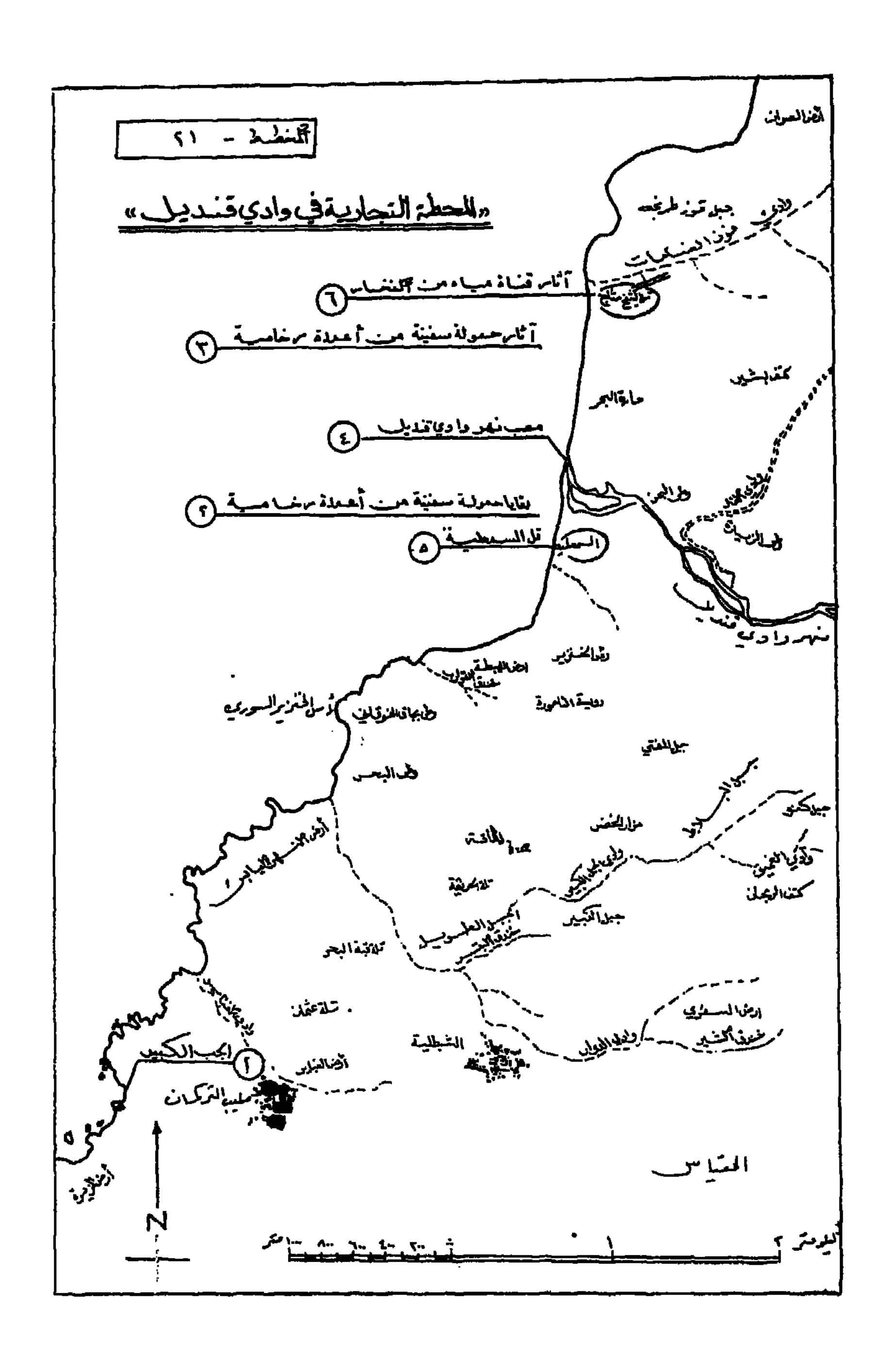
مربط قريب ، للحصول على الماء في الزمن القديم .

ب - مربط للسفن (الموقع رقم - ١٤)

هو مربط حديث للسفن في مظهره ، حيث يستخدم حالياً بشكل مؤقت لاستيراد وتصدير بعض المواد الأولية ، كما استخدمته « الشركة اليوغسلافية » من قبل لنقل حجارة « برج اسلام » إلى « مرفأ اللاذقية » . ولا يوجد في البحر أو على شاطىء هذا المكان من كسر فخار أو انشاءات بحرية تشير إلى استخدامه في الزمن القديم ، بسبب ضياع معظم المعالم القديمة تحت الإنشاءات البحرية الحديثة . ولكن وجود كهف قديم وحوض ماء قد نُحت في الصخر ، ليتجمع فيه رشح مياه ونبع بسيط ، يشير في الواقع إلى احتمال استخدام هذا المربط للتزود بالماء في الزمن القديم ، كما كان مستخدماً ، ولا زال حالياً ، يُستفاد منه لأغراض عامة . لأن هذا الكهف القريب من البحر (الموقع رقم - ١٥) ، يحوي على الماء دون غيره من بقية كهوف المنطقة ، والجوار . وهذا يعضد الجوانب الأخرى ، التي تكرس قدم استخدام هذا المربط ، في العصور القديمة .

رابعاً - المحطة التجارية في وادي قنديل (المخطط - ٢١)

يظهر جلياً ، أن منحدر الشاطىء الصخري المرتفع ، الذي يمتد بين برج اسلام ورأس الخنزير السوري ، بتعاريجه ورؤوسه وجزره ، هو شاطىء غير مضياف . ولكن هنالك دلائل تشير إلى استخدام محدود ، لبعض الأماكن المحيطة بمنطقة « الجب الكبير » (الموقع رقم - ١) ، لوجود آثار قديمة في أماكن عديدة ، يمكن مشاهدتها على اليابسة ، وفي مياه الشاطىء الصخري الضحل لهذا المكان . وما عدا ذلك ، فهنالك بعض المناطق الصالحة لسحب السفن ولكن آثار كسر الفخار تشاهد بصورة أقل ، مما يدل على ما يظهر أن هذه الأماكن ذات استخدامات خاصة ، وغير معلومة بالنسبة


المخطط - ٢١
«المحطة التجارية في وادي قنديل»
آثار قناة مياه من النحاس ٦
آثار حمولة سفينة من أعمدة رخامية ٣
مصب نهر وادي قنديل ٤
بقايا حمولة سفينة من أعمدة رخامية ٢
تل السمطية ٥
الجب الكبير ١
الحساس
N

للسفن الغريبة ، التي لا خيار لها إلا الإلتجاء إلى « وادي قنديل » ، حيث تشاهد التالي:

آ ـ بقايا حمولة سفينة من أعمدة رخامية (الموقع رقم ـ ٢)

يشاهد في هذا المكان ، أغرب تجمع لبقايا حمولة سفينة من أعمدة رخامية ؛ تتكون من أعمدة متوسط أطوالها من (١ ـ ٢)م وقطرها من (٢٥ ـ ٣٥)سم ، وقواعد أعمدة دائرية بقطر (٧٠)سم تقريباً ، ودعائم بين الأعمدة بطول (٢)م ، وبلاطات رخامية متنوعة ، مما يُشير إلى أنها حمولة سفينة لبناء مسبق الصنع ، نظراً لوجود أوتاد التثبت البرونزية ، في كعب بعض هذه الأعمدة .

تتناثر هذه الحمولة ضمن مساحة ضيقة (٥٠×٥٠)م ، مما تؤكد أنها حمولة سفينة قد غرقت في هذا المكان ، وبعثرتها الأمواج فيما بعد . وإن كان في وجود بعض الحجارة المنحوتة حول هذا الحطام ، ما يشير إلى أن من المحتمل أن يكون هذا الركام لبناء كان قائماً فوق سطح البحر ، ثم غمرته المياه ودمرته الأمواج . فهذا أمر مستبعد ، وما نشاهده من بقايا آثار سفينة مشابهة ، في مكان قريب ، يؤكد ذلك .

ب ـ آثار حمولة سفينة من أعمدة رخامية (الموقع رقم ـ ٣)

يُشاهد في هذا المكان بعض الأعمدة الرخامية ، المشابهة لبقايا حمولة السفينة القريبة ، ولكنها بقطر أكبر . وقد سمح لي وقتي بمشاهدة عدة أعمدة في البحر ، وبمعاينة بعضها على اليابسة ، حيث لجأ بعض الصيادين في الفترة الأخيرة ، إلى سحب ما تيسر منها إلى الشاطىء بواسطة الحبال ، إذ كانت تعيق جرف شباكهم فيتخلصون منها ويستفيدون من رخامها من جهة اخرى . ولذلك يُخشى أنه لم يبقّ منها إلا النذر اليسير . مع العلم أن هذه الأعمدة تظهر بكثرة في بعض السنين ، وتحتجب في قاع البحر سنين عديدة ، تبعاً لحركة رمال وطين قاع البحر ، الناتجة عن الأمواج ، حسب تواتر الأنواء ، من عام لآخر .

ولا شك أن هذه الحمولات من بقايا حطام السفن الغارقة . فأي حظ سيء قد أتى بها إلى هذا المرسى المفتوح ! ؟ ولربما كان هنالك غيرها . ! ! ! فهل وصلت إلى هذا المكان لتلقى مصيرها صدفة في هذا الشاطىء ! ؟ أم أن هنالك سبباً آخر ! ؟ وللإجابة على هذا السؤال ، كان لا بد لنا من الإتجاه إلى اليابسة ، عَلّنا نجد الجواب المفيد ، حيث نرى ما يلي:

١ - مصب نهر وادي قنديل (الموقع رقم - ٤)

من البَدَهي أن يتشكل مصب نهر وادي قنديل ، بحوض سريره الواسع وغزارة مياهه وعمقه في الزمن القديم ، مكاناً آمناً للفلك والسفن الصغيرة ، سيما وأنه بإمكان السفن الكبيرة ، أمثال ما نرى من بقايا حمولتين على جانبي المصب ، أن ترسو على المخطاف ، وتترك للوحدات البحرية الصغيرة ، مهمة نقل الحمولات والبضائع والتزود بالماء والطعام ، بين السفن والمراكز الحضارية على الشاطىء .

٢ - تل السمعلية (الموقع رقم - ٥)

مركز حضاري قديم ، يُخشى أنه لم يبقَ منه شيءُ الآن ، إلا ما بقي أسفل المنازل المنتشرة ، في الطرف الشمالي الشرقي من التل . ويمكن مشاهدة مختلف أنواع كسر الفخار اليوناني ، والروماني ، والبيزنطي ، والعربي ، بين ركام هذا التل الذي أُلقيَ بقسم كبير منه ، إلى منحدر الحافة الغربية من التل ، نحو البحر .

٣ - آثار قناة مياه من الفخار (الموقع رقم - ٦)

تشاهد بعض مجارير هذه القناة المصنوعة من مادة الفخار ، بطول حوالي (٤٠ - ٥٠)سم وقطر من (٢٥ - ٣٠)سم للقطعة الواحدة ، في أحد منازل تل « الشيخ مثلج » قريباً من الطريق العام . لعلها تصل إلى هذا المكان من وادي الضامات ، وقد يكون لها علاقة بالمدينة الأثرية القديمة « الدامات » ، التي تقع في نفس المكان . ومن المرجح ، أنها كانت توصل المياه العذبة الصالحة للشرب إلى حارة البحر لتتزود منها السفن ، لا من مياه

نهر وادي قنديل غير الصحية . ولهذا نجد بقايا حطام مثل هذه السفن في
مياه قاع هذا المرسى . فنحن إذن بصدد محطة تجارية مميزة ، في مركز
حضاري شهير في الزمن القديم .

الفصل الرابع عشر
مرسى البسيط الكبير
« المخطط - ٢٢ »

أولاً - تمهيد

يطلق عليه الصيادون ، خطأً ، اسم خليج البسيط . وهو عبارة عن مرسى كبير مفتوح ، ومحمي جيداً من الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية ، لا خليج آمن في العواصف والأنواء . ويحدده مدخل ضيق يقل عرضه عن الإتساع العام للمضيق ، كما تنص على ذلك القوانين الدولية ، المتعلقة بهذا الموضوع . ويعتبر لذلك من أكبر المراسي ، في ساحل القطر العربي السوري ، قديماً وحديثاً ، ويحمل رمزَ المرسى النظامي العام ، على جميع الخرائط البحرية ، في الوقت الحاضر .

وتتجه الأنظار ، حالياً إلى اعتبار أن رأس البسيط ، قد يحتوي على مدينة « بوزويدون » القديمة . ولكن التنقيبات الأثرية لم تثبت ذلك ، حتى الآن .

وبالرغم من أن « هيرودوت » يخبرنا أن رجلاً يدعى « أنفيلوكوس » ابن العراف « أنفياراوس » ، كان قد بنى مدينة تُدعى « بوزويدون » ، في عصر لم يحدده . . !!! ويُعتقد أن ذلك تم في العصر المسيني ، وفي مكان يقع على حدود « سيليسيا » التي تقع في مكان ما ، في الجنوب الشرقي من آسيا الصغرى ، وشمالي سوريا . وقد اتجهت الآمال ، بادىء ذي بدء ، إلى « المينا » في السويدية . ولكن الحفريات الأثرية ، أثبتت أن السكن في هذه

المنطقة ، لا يرقى إلا إلى القرن التاسع قبل الميلاد . بينما التنقيبات ، التي قامت بها البعثة الفرنسية عام ١٩٧١ م ، قد بَيَّنَتْ أن الإستيطان في رأس البسيط ، يعود إلى القرن السادس عشر قبل الميلاد؛ أي إلى بداية العصر المسيني ، حيث تكثر المستوردات اليونانية ، في هذه الفترة . وهذا يرجح الرأي القائل ، أن رأس البسيط ، هو ذلك المكان[٩٤] .

إذن ، فلكي نلقي بعض الضوء على حقيقة توضع الآثار المكتشفة في رأس البسيط وتحديد تاريخها ، لابد لنا من اللجوء أولاً إلى معرفة ما هنالك من مشاهدات بحرية ، ودراسة توضع الإنشاءات البحرية ، وكيفية استخدام المرافق البحرية ، وبذلك نساهم في حل بعض جوانب المشكلة ، حيث نجد هنا التالي :

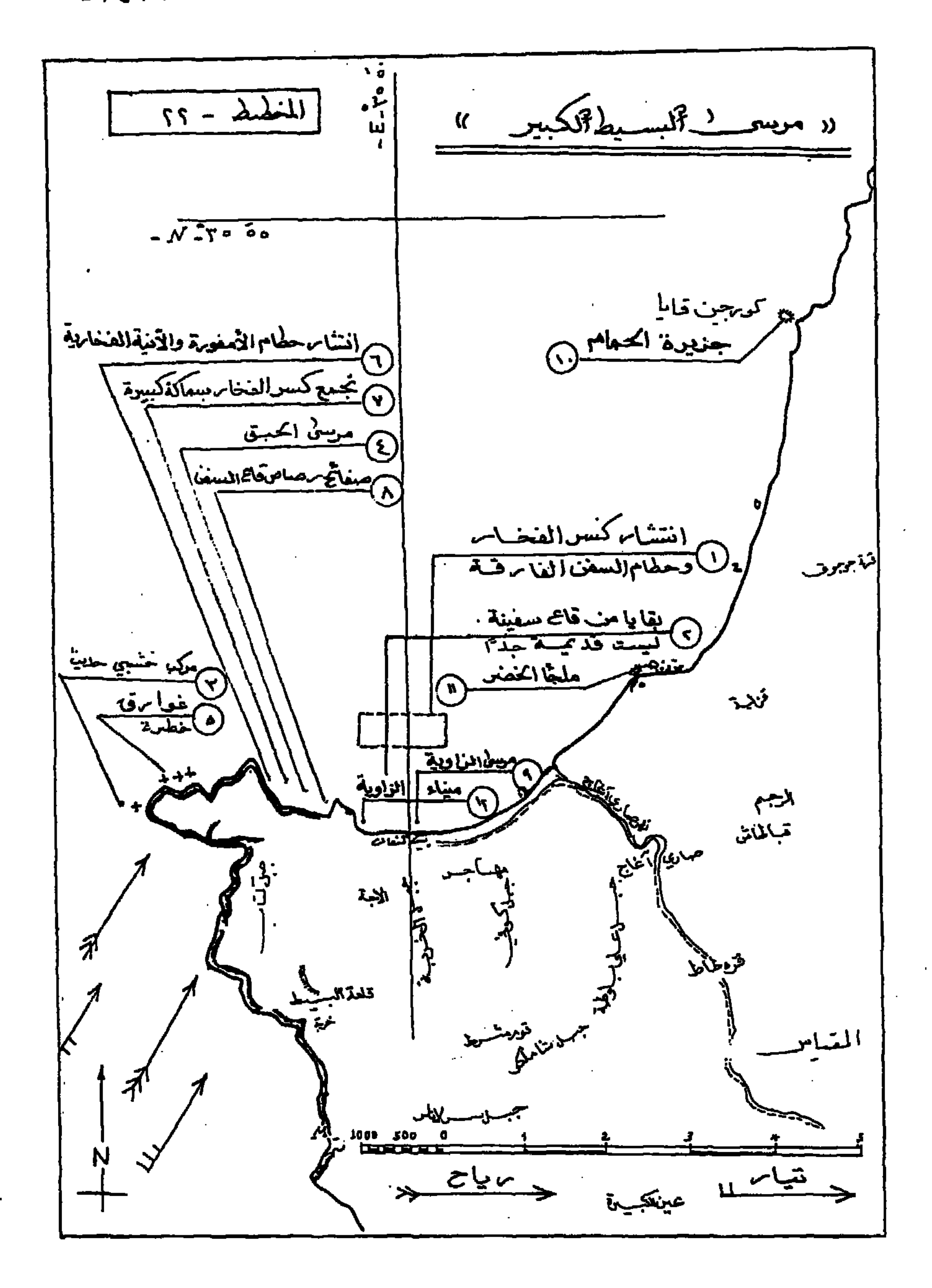
ثانياً- إنتشار كسر الفخار وحطام السفن الغارقة (الموقع رقم - ١)

يُشاهد في هذا المكان أغرب انتشار لكسر الفخار ، وتجمع حطام الآنية الفخارية ، والأواني الفخارية السليمة ، من حمولات السفن الغارقة في الزمن القديم . ويتناثر هذا الركام ، ويمتد ضمن مساحة واسعة من قاع البحر . يبلغ طولها حوالي (١) كم من الشرق إلى الغرب ، وعرضها التقريبي (٤٠٠) م من الجنوب إلى الشمال على أقل تقدير . وتبدأ من عمق (٣٥) م ، وتنتهي على عمق (٤٥) م ، عند حَدّ استواء طين ووحل خليج البسيط ، في تدرج عمقه المعروف .

ويطلق صيادو البسيط اسم « المَحْجَرْ » على هذه المنطقة من قاع البحر ؛ حيث يتواجد السمك بكثرة في هذا المكان دون غيره من قاع مرسى البسيط المشابه . وسبب ذلك هو تجمع أنواع معينة منه حول كسر الفخار وحطام

---

٩٤ - بول كوربان ، تعريب حسن كمال ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٣٣ ، ج - ٢ ، ص : ٢٤٨ .



المخطط - ٢٢
« مرسى البسيط الكبير »
جزيرة الحمام ١٠
انتشار حطام الأمفورة والآنية الفخارية ٦
تجمع كسر الفخار بسماكة كبيرة ٧
مرسى الحبق ٤
انتشار كسر الفخار
وحطام السفن الغارقة ١
بقايا من قاع سفينة .
ليست قديمة جداً ٢
مركب خشبي حديث ٣
غوارق
خطرة ٥
مرسى الزاوية ٩
ميناء ١٢
الزاوية
قلعة البسيط
خربة
المقياس
1000 500 0 1 2 3 4 5
رياح
تيار
N

السفن من الأمفورات ، حيث تجد لها أوكاراً وأعشاشاً تلجأ إليها من خطر الأسماك اللاحمة الأخرى ، بديلاً عن تضاريس القاع الوعرة غير الموجودة في عمق مياه مرسى البسيط .

وتعتبر مياه مرسى خليج البسيط نسبياً مياهاً هادئة خلال معظم فصول السنة بصورة عامة . ويتعرض المرسى قليلاً للتيارات الجنوبية والجنوبية الغربية المؤثرة ، وقاعه رملي وطيني ويتدرج عمقه المناسب بعد (٢٠) م ، حيث ينتهي تقريباً عند هذا الحد تأثير اهتزاز الأمواج في البحر الأبيض المتوسط . وقد ساهم ذلك كله بشكل فعال في بقاء حطام مثل هذه السفن الغارقة ظاهرة فوق سطح القاع بكل وضوح . ولكن ما هو سِرٌّ تبعثر الآنية الفخارية وحطامها في هذه المساحة الكبيرة العريضة من قاع البحر على العمق المذكور ؟

لقد كانت أنظار الآنسة « آنور فروست » تتجه بادىء ذي بدء ، كما أخبرتنا بذلك أدلتها من بحارة جزيرة أرواد ، إلى اعتبار أن هذه المنطقة (المحجر) كانت على اليابسة في يوم من الأيام ، وإنها غارت إلى هذا العمق (حوالي ٤٠ م وسطياً) في إحدى تحولات مستوى سطح البحر . ولكن عدم لمس مثل هذا التحول ، في ساحل القطر العربي السوري ، خلال العصور التاريخية ، ينفي ذلك . في حين وجود جزيرة « الحمام » (كورجين ڤايا) بدون رصيف بحري ، يشير إلى حدوث مثل تلك الحادثة الجيولوجية ، وأنها حديثة العهد نسبياً . ومع هذا ، فمثل هذه الحادثة التي يُتوقع أن يكون لها صدى كبير ، من البديهي أن يتم تسجيلها ، كما حدث لشاطىء الإسكندرية ، في العصر الروماني . ولكن إن علمنا ، أن « صخر جزيرة الحمام » من النوع الكلسي الذي لا يتشكل فيه رصيف بحري ، بل يتفتت تحت ضربات الأمواج ، كما هو الحال في صخور ميناء البيضاء ، والصخور الأخرى التي تشرف من علوٍ على المياه الممتدة بين برج اسلام ووادي قنديل ، لاتضح لنا أن غَوْرَ القاع في هذا المكان أمر مستبعد ، ويؤكده وجود

رصيف بحري في صخور رأس البسيط . . . !!!

وتشير الدلائل ، إلى أن بعض كسر هذا الفخار ، تعود إلى المخلفات التي تلقيها فُلْك الصيد ، أثناء صيدها في هذا المكان ، خلال فترات زمنية طويلة .. وهي ليست في الواقع ، إلا عبارة عن كسر الفخار السطحية المتفرقة ، التي تظهر مع الجرافات باستمرار . وهذا يحدد بطبيعة الحال ، أن حطام السفن الأقدم ، هي التي تستقر في القاع بثبات ولم تنغمر بعد ، وينتشل بعضها بالشباك ، من حين إلى آخر . ومع هذا يبقى السؤال المحير . . . !!! ما هو سِرّ انتشار هذا الحطام ، في هذا المكان بالذات ، من قاع مرسى خليج البسيط!؟

لم يسمح لي وقتي ، وظروف عملي ، من تقصي معلومات أكثر ، حول هذا الموضوع . وكذلك أجهزتي التي كنت استخدمها ، بممارسة هوايتي الشخصية في الغطس ، لم تكن تفي هنا بالغرض المطلوب . كما أن عملي ، من خلال أبحاثي الأثرية الخاصة في البحر ، كان نسبياً قصيراً ومحدوداً . كل ذلك ، قد حَدَّ من فحصي وتدقيقي لحطام مثل هذه السفن ، الموصوفة من قبل الآنسة « آنورفروست » ، والتي يتكلم عنها وعن غيرها الصيادون . ومع ذلك سنحت لي فرصة واحدة ، وتمكنت فيها من مشاهدة تجمعين من حطام الآنية الفخارية ، لا تفصل بينهما مسافة كبيرة . وتم ذلك ، من خلال مروري فوقهما على ارتفاع من (١٥-٢٠) م فوق القاع في شفافية ماء جيدة ، وزورق صغير يقطرني بسرعة بسيطة ، وأنا متشبث بلوح غطس مثبت بميزان محكم وحبل مناسب ، أتفحص القاع وأتذكر مايُحكى عن وجود آثار في مياه مرسى خليج البسيط ، طالما كانت مثار لاهتمام المتخصصين ، ودافع لفضول الغطاسين ، على الدوام .

ويشكل مرسى خليج البسيط ملاذاً أكثر أَمناً للسفن من أي مكان آخر في ساحل القطر العربي السوري ، وخاصة في العواصف والأنواء الجنوبية الغربية ، السائدة والمؤثرة على مدار السنة . ومن البديهي ، أن تتعرض

السفن القديمة إلى مثل هذه الظروف القاهرة ، أثناء إبحارها ، وهي تقل حمولة ثقيلة؛ من الأمفورات . وفي مثل هذه الحالات ، من الطبيعي ، أن تُسرع جميع السفن القريبة من خليج البسيط إلى الإلتجاء إليه ، لأنه الخيار الوحيد للسلامة بديلاً عن المصير المحتوم للسفن ، إن لم تصل في وقت مناسب وبحمولة سليمة ، وحالة فنية جيدة . ونحن نعلم ، أن السفن الخشبية التي تتعرض إلى مثل هذه الإجهادات البحرية ، غالباً ماتُصاب بسوء في الكتامة ، بسبب تحرك ألواح بدن السفينة ، مما ينتج عنه تسرب ماء البحر إلى داخل السفينة ، وقد يكون غزيراً أحياناً بحيث يعرض السفينة وحمولتها والركّاب للخطر . فلاشك ، أن كثيراً من السفن ، قد رست قديماً في مرسى خليج البسيط ، وهي تعاني من مثل هذه الحالة . ومن المألوف ، أن بحارة مثل هذه السفن ، كانوا يلجؤون عادة إلى تخفيف حمولة سفينتهم ، بإلقاء بعض الأمفورات ، أو كامل الحمولة أحياناً إلى البحر ، تخلصاً من وزنها ، في سبيل إنقاذ سفينتهم من الغرق . وإن لم يتيسر ذلك في بعض الأحيان ، كانت الرياح الجنوبية الغربية تدفع غالباً السفن ، أو حمولاتها ، لتغرق في أرض « المحجر » المذكور . وإلى هذه الظروف ، يعود الفضل الأكبر في إمكانية العثور على أكثر من حطام سفينتين ، في قاع مياه مرسى خليج البسيط . ولكن ما هو سرّ تبعثر كل هذه الكمية من كسر الفخار ؟

من المعروف أن جرافات السمك ، كانت قبل ربع قرن من الزمن ، تبتعد عن « منطقة المحجر » ، لتتحاشى اشتباك شباكها القطنية الضعيفة ، في هذا القاع العثر ، من مرسى خليج البسيط . ولكن في الآونة الأخيرة ، ومن جراء استخدام شباك قوية مصنوعة من مادة البلاستيك المتين ، درجت الجرافات على كنس قاع « المحجر » الوعرة طمعاً بصيد وفير . وقد أخرجت شباكها ، مرتين على الأقل ، بكميات كبيرة من كسر الفخار ، وحطام الآنية الفخارية والأمفورات السليمة أحياناً . وتمكنت من مشاهدة بعضها ، في المرة الأخيرة ، وكان معظم هذا الحطام المتجانس الذي عاينتهُ ، من حطام

السفن الغارقة . ولذلك ، ويُخشى أن تكون الجرافات الحديثة ، قد دمرت الطبقة العليا وبعثرت ركامها من حطام السفن القديمة الغارقة . كما ساهمت الجرافات القديمة ، في نشر مختلف أنواع كسر الفخار ، إلى مسافات كبيرة . وفي تضافر تأثير هذين العاملين ، يكمن بطبيعة الحال ، سرّ توزيع وانتشار آثار حطام السفن القديمة ، في خليج البسيط .

ثالثاً - بقايا من قاع سفينة ليست قديمة جداً (الموقع رقم - ٢)

يمكن مشاهدة حطام هذه السفينة بكل وضوح حوالي هذا الموقع ، وعلى مقربة منه يتم التعرف على مخطافين من نوع الأدميرالية (مخطاف بذراع) مصنوعين من مادة الحديد الصب (الزهر) ، التي كانت تصنع منها مخاطيف السفن ، في الآونة الأخيرة . وإذا لم يُعثر على بقايا هذا الحطام ، ولم تشاهد المخاطيف في هذا المكان ، يكون المخطاف ذو الذراع المحفوظ حالياً في متحف اللاذقية هو أحد هذين المخطافين ، وقد جرفتها الجرافات ؛ فأزالت مابقي من مخلفات خشب قاع السفينة ، وتم التصرف بالمخطاف الآخر ، حيث لم يعثر له على أثر . وَمايهمنا من ذلك ، هو أن نظام بناء وخشب هذه السفينة ، ليس بالقديم جداً . وما يشاهد من كسر فخار وخوابي كبيرة ، ذات أسلوب وصناعة محلية ، من النوع الذي كان يُستخدم حتى عهد قريب جداً ، يشير إلى أن هذه السفينة والحمولة تأخذ صفة إقليمية محلية ، لسفينة ساحلية وتجارة داخلية ، لا لسفينة كبيرة وتجارة دولية لما وراء البحار . وهنا يؤكد أن مثل هذه الحمولة وحجم السفينة ونوع المخاطيف ، لا يمكن أن يعود بها العهد لأكثر من مئة عام على وجه التقدير . وهذا يقودنا ، بطبيعة الحال ، إلى أن خليج البسيط كان مستخدماً من قبل السفن القديمة ، بشكل دائم تقريباً . وقد استمر ذلك ، حتى عهد قريب ، مما يفسر لنا تنوع مادة وكثافة ، كسر الفخار ، والآنية الفخارية ، والامفورات ، في مياه مرسى خليج البسيط .

رابعاً - مركب خشبي حديث
(الموقع رقم - ٣)

لا ماضي بلا حاضر ، والقديم كان يوماً حديثاً ، والزمن يمضيَ والحياة تستمر ، فكل شيء نسبي ؛ في الماضي ، والحاضر ، والمستقبل . . . !!!
نجد في هذا الموقع مخطافيّ السفينة الشراعية «البيجو» وهما يرسوان في القاع على عمق (٥٠) م تقريباً ، غربي رأس البسيط مباشرة . وهذه السفينة عبارة عن مركب خشبي ، ذي شراع مربع بساريتين اثنتين ، طوله حوالي (٢٨) م ، وعرضه (٨) م تقريباً ، وحمولته (٤٠٠) طناً على وجه التقدير . وقد صُنِعَ في جزيرة « أرواد » ، وكان ملكاً للسيد « عبد الرحمن اسماعيل » من أهالي الجزيرة . . لقد ضربته غواصة في الحرب العالمية الثانية ، وغرق في هذا المكان بكامل حمولته من مادة « الكسبة » . وهو يستقر الآن بكامل هيكله السليم ، الذي يمكن مشاهدة شبحه ، في الهوة التي سقط فيها ، إلى عمق (٨٠) م تقريباً . وهذا ما يراه الناظر أحياناً ، عندما يقف عند إحدى مخاطيف هذه السفينة ، وهو يتتبع بنظره امتداد جنزير المخطاف ، نحو السفينة الغارقة ، على العمق المذكور .

لاشك في أن منظراً جذاباً كهذا ، مثير للإعجاب ، وحافزٌ على المغامرة ، وحب الإستطلاع . وهذا ما لمسته من شعور أحد الغطاسين ، وهو يصف لي هذا المشهد ، الذي لم يسمح لي وقتي ، ولا الأجهزة التي كنت استخدمها ، من أن أمتع نظري بمثل هذه اللوحة الرائعة ، من تحت سطح البحر . ولهذا فإذا اتجهت الأنظار في المستقبل ، للحصول على هيكل سفينة حقيقي كامل ، يجب أن توجه الجهود إلى إنقاذ مثل هذا الأثر .

خامساً - مرسى الحبق
(الموقع رقم - ٤)

هو أول مرسى طبيعي آمن يلي رأس البسيط مباشرة ، يمكن أن تجده السفن ملجأً لها ، وهي تدور حول الرأس الكبير وغوارقه الخطرة (الموقع رقم

- ٥) ، هاربة من عاصفة هوجاء . ولاشك في أن تلك الصخور كانت خطرة على سلامة الملاحة في الزمن القديم ، سيما وأن السفن القديمة كانت تلازم الشاطىء في حالة الخطر ولذلك فمن البديهي أن نلمس أثر تلك الفوارق البحرية على السفن الغارقة ، وخاصة الصخور القريبة من رأس البسيط وفي مرسى الحبق خاصة ، كما في خليج البسيط عامة ، نجد العديد من الشواهد البحرية على ذلك ، ونوجز أهمها على الشكل التالي :

أ - انتشار حطام الأمفورات والآنية الفخارية (الموقع رقم - ٦)

ينتشر حطام الآنية الفخارية من مختلف الأشكال والألوان والعصور على طول هذه الحافة الصخرية ، فوق القاع الصخري لها وفي رمال الجرف الرملي الممتد أسفلها . والفرصة سانحة لانتشال بعض القطع الفخارية الكاملة ، الأمر الذي يشير إلى كثافة استخدام هذا المكان من قبل السفن في الزمن القديم ، وخاصة في الرياح والأمواج والأنواء الغربية ، حيث تجد السفن في هذه الحافة مأوى ، أكثر أمناً من أي مكان آخر ، في مرسى الحبق .

ب - تجمع كسر الفخار بسماكة كبيرة (الموقع رقم - ٧)

يُشاهد في هذا المكان ثاني أغرب تجمع لكسر الفخار بسماكة كبيرة ، لاتجد مثيلاً له إلا في « ميناء الفاخورة » ، وعلى حافة « جورة العباس » . وهذا يشير للوهلة الأولى إلى ارتباط ما بينها . ولكن تبين أن كسر الفخار المتجمعة في « ميناء الفاخورة » ، ليست إلا حطام الحمولات ، ونفايات السفن ، خلال فترات زمنية طويلة . وإن ما تراكم من حطام الآنية الفخارية وكسر الفخار على حافة « جورة العباس » ، يعود بعضه إلى ما تلقيه السفن من مخلفات ، عند رسوها على المخطاف في « مرسى العباس » ، وقد جرفتها الأمواج والتيارات إلى حيث استقرت . وقد يكون لبعضها الآخر علاقة

بـ « جورة العباس » ، عندما كان مستوى سطح البحر ، أقل مما هو عليه الآن ، ب(٦) م على الأقل . وهذا يعضد الإفتراض السابق بوجود علاقة ما ، بين تجمع كسر الفخار في « مرسى الحبق » وعلى حافة « جورة العباس » ، لوجودهما على عمق واحد تقريباً . بينما نرى ، أن كسر الفخار المتجمع في رمال « مرسى الحبق » ، لا يمكن أن يكون إلا من نفايات السفن وحطام حمولاتها ، بعد تعرضها للأمواج والأنواء ، أو اصطدامها بالغوارق الخطرة ، حيث كانت ترسو في هذا المكان ، لتصلح حمولتها وترمم أعطابها ، فَتُلقي إلى البحر بكل ما هو تالف ، ولا يمكن الإستفادة منه . وإلى مثل هذه الظروف الخاصة ، يعود السبب في وجود هذا التجمع من كسر الفخار ، كما ساهم ذلك في انتشار بعض الأمفورات السليمة إلى أعماق كبيرة .

ج - صفائح رصاصية من قاع السفن القديمة (الموقع رقم - ٨)

لا تزال الفرصة سانحة لانتشال بعض رقائق الرصاص ، من شاطىء هذه الحافة ، في مرسى الحبق . ولاشك في أنها من النوع ، التي كانت تُصَفَّح بها قــاع السفن القديمة ، منعاً لتسرب مياه البحر ، إلى داخل السفينة . ولا يمكن أن يكون ذلك ، إلا من حطام السفن ، التي كانت تلجأ إلى هذه المنطقة من مرسى الحبق ، في الرياح والأمواج الشمالية الشرقية ، المعروفة محلياً باسم « ريح السويدية » . أو من تلك السفن ، التي كانت لا تجد بديلاً عن إصلاح حمولتها وترميم حالتها ، إلا السحب إلى شاطىء هذا المكان ، طلباً لسلامة الأرواح ، وتفريغ ما يمكن إنقاذه من الحمولة الثمينة ، عوضاً عن خسارة كل شيء . وهذا دليل ثابت آخر ، على صحة ما توصلنا إليه ، عن سبب التوضع الغريب للآثار البحرية ، في مرسى خليج البسيط .

سادساً - مرسى الزاوية
(الموقع رقم - ٩)

هو مرسى البسيط الأكثر أمناً للرسو ، بقاعه الرملي المتدرج العمق ، والمحمي جيداً في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية ، وخاصة في « رياح وأمواج السويدية » ، حيث تتجد السفن في شاطئه غير الصخري مكاناً مناسباً تسحب إليه ، عندما لا يكون هنالك غير هذا الخيار ، بديلاً عن الغرق والدمار ، كما رأينا في « مرسى الحبق » . ويرمز إلى هذا المرسى الكبير ، على جميع الخرائط البحرية ، كمكان آمن تلجأ إليه السفن في العواصف والأنواء . وقد استخدم في الزمن القديم لنفس الغاية ، ولا يزال مستخدماً بنفس الطريقة حتى الآن ، ونرى فيه الإستخدامات والمرافق البحرية التالي :

أ - جزيرة الحمام
(الموقع رقم - ١٠)

لا يوجد ما يشير إلى وجود أية آثار في جزيرة « الحمام » ، ولذلك يُستبعد أن تكون قدد اسُتخدمت قديماً بأي شكل من الأشكال لأعمال السفن ، إلا كمرسى مؤقت . فهي عبارة عن جزيرة جرداء ، لا رصيف بحري لها ، بسبب تركيب صخورها . وفي منتصفها حفرة طبيعية ، قد دَرَجَ الصيادون إلى اللجوء إليها في حالات الخطر ، وعند غرق ملكهم ، أو خلال انتظارهم لسحب شباكهم وشراكهم وأدوات صيدهم . فلا يُستبعد أن تكون هذه الجزيرة الصغيرة المهجورة ، قد اسُتخدمت قديماً من قبل السفن ، وخاصة القريبة منها ، لقضاء ليلة بعيداً عن الشاطىء ، أو خطر يخشونه ، أو تَهرُّب من ضرائب تنتظرهم ، كما مر معنا في صخور « قويقات » في « عرب الملك » .

ب ـ ملجأ الخضر
(الموقع رقم ـ١١)

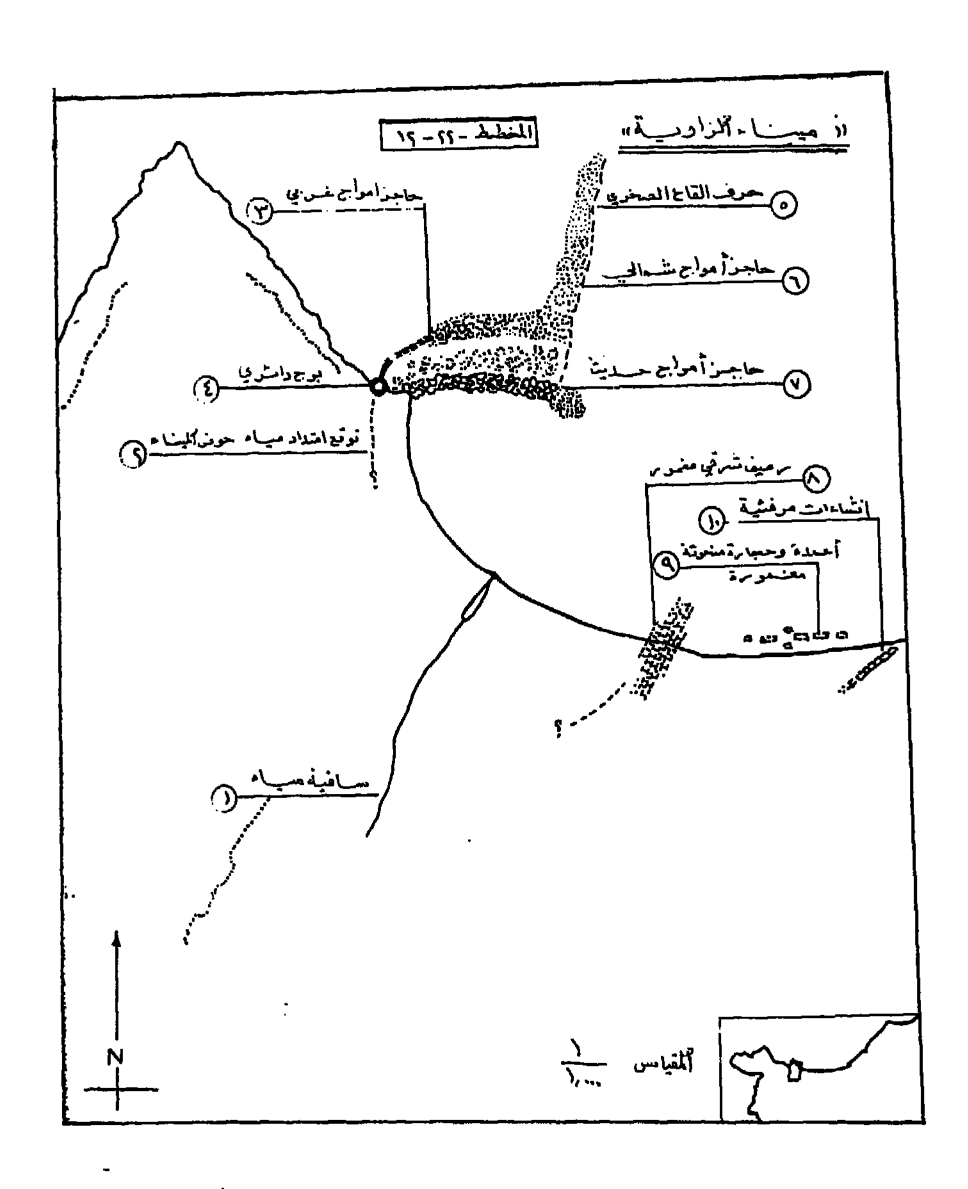
هو ملجأ طبيعي صغير ، لا يوجد ما يدل على استخدامه بكثافة ، من قبل السفن ، في العصور القديمة . ولكن لا يُستبعد أن يكون قد اُستخدم للفلك ، والسفن الصغيرة ، عند مسايرتهاالشاطىء ، خلال إبحارها في مرسى البسيط ، فالصخور التي تشكل هذا الملجأ ، تؤمن حماية جيدة ، ومكاناً آمناً ، في الرياح والأمواج الغربية والجنوبية الغربية . وحتى في رياح « السويدية » أيضاً ، فالإستخدام البحري لهذا الملجأ ضرورة طبيعية للسفن ، وواقع كبير الإحتمال ، وخاصة في الزمن القديم .

ج ـ ميناء الزاوية
(المخطط ـ ٢٢ ـ ١٢)

هي « مينة الزاوية » كما يسميها الصيادون ، وتقع في أقصى غرب « مرسى الزاوية » ، عند الحافة الصخرية مباشرة . وكانت مستخدمة قديماً من قبل السفن ، ولا زالت فلك الصيد تستخدمه ، حتى الآن . تشاهد فيها كسر الفخار بكميات قليلة ، وهي من النوع غير القديم جداً ، بسبب مخلفات « ساقية » المياه (الموقع رقم ـ ١) ، التي كانت على ما يظهر أكثر غزارة في الزمن القديم ، مما أدى إلى طمس معالم أية آثار قديمة ، يمكن أن نتوقعها في مياه قاع هذه الميناء . ولكننا يمكن أن نجد مختلف أنواع كسر الفخار وحطام الآنية الفخارية والأمفورات بكمية أكبر ، خارج حوض هذه الميناء على مختلف الأعماق ، مما يدل على كثافة استخدام هذا المكان من قبل السفن ، خلال مختلف العصور . ولا شك في أن مياه هذه الميناء ، كانت تمتد للداخل (الموقع رقم ـ ٢) ، وإلا لما فهمنا توضع إنشاءات المرافق البحرية في هذه الميناء الإصطناعية ، التي نجد فيها التالي :

١ ـ حاجز أمواج غربي (الموقع رقم ـ ٣)

يبدأ حاجز الأمواج هذا من البرج الدائري (الموقع رقم ـ ٤) ، ويمتد



« ميناء الزاوية »
المخطط -٢٢- ١٢
حاجز امواج غربي ٣
حرف القاع الصخري ٥
حاجز أمواج شمالي ٦
برج داشري ٤
حاجز أمواج حديث ٧
توقع امتداد مياه حوض الميناء ٢
رصيف شرقي مغمور ٨
انشاءات مرفئية ١٠
أعمدة وحجارة منحوتة مغمورة ٩
ساقية مياه ١
N
المقياس ١/١,٠٠٠

باتجاه الشمال الشرقي ، على شكل قوس من دائرة ، نحو حرف القاع الصخري (الموقع رقم - ٥) ، متجهة نحو الشمال . وهو عبارة عن بناء بحري من حجارة منحوتة ، متوسط أبعادها ١٠٠ × ٥٠ × ٤٠) سم ، وهي مغمورة حالياً بالمياه إلى عمق (١) م تقريباً في أعلى مَدّ بحري ، ولا يشاهد له إمتداد لأطول من (١٥) م . وأما باقي طول هذا الحاجز ، فهو مبني فوق القاع الصخري من حجارة غير مشذبة ، حتى حاجز الأمواج الشمالي .

٢ - حاجز أمواج شمالي (الموقع رقم - ٦)

بُنِيَ هذا الحاجز من حجارة غير مشذبة فوق حرف القاع الصخري الممتد نحو الشمال ، ويظهر أن لا فائدة منه سوى حماية هذه الميناء من الأمواج الغربية والشمالية الغربية ، وهو يمتد إلى مسافة ما يزيد عن (٧٥) م فوق القاع الصخري الطبيعي ، مما يلفت النظر إلى أسلوب الفن الفينيقي باتباع القاع الصخري عند بناء الموانىء ، ولكننا لا نرى هنا نظام الميناء المزدوج!!! فهل لذلك من تفسير؟

٣ - حاجز أمواج حديث (الموقع رقم - ٧)

تم في الآونة الأخيرة ، بناء حاجز أمواج بسيط ، من حجارة غير مشذبة ، لحماية فلك الصيد ، في مرسى البسيط . يبدأ حاجز الأمواج الحديث هذا من البرج الدائري ويمتد بين حجارة هذين الحاجزين ، ولكن يبقى من السهولة التفريق بينهما على الطبيعة بكل دقة . أما قسم حاجز الأمواج الغربي القديم ، المبني من حجارة منحوتة ، فيمكن تمييزه بكل وضوح ، حيث لا يشاهد منه سوى مدماك واحد ، مما يشير إلى أنه قد بنيَ عندما كان مستوى سطح البحر أقل عما هو عليه الآن بـ (٢) م على الأقل ، وإلا لَبُنِيَ بكامله من حجارة غير مشذبة ، كما بُنِيَ حاجز الأمواج الشمالي .. إذ لا تفسير لظاهرة البناء المختلط إلا ما ذكرناه ، ولا فائدة من بناء حاجز أمواج أو رصيف بحري من مدماك واحد إلا إذا كان فوق سطح البحر ،

وما سنشاهده في الرصيف البحري الشرقي المغمور يؤكده أيضاً .

٤ - رصيف شرقي مغمور (الموقع رقم - ٨)

يشاهد في هذا المكان بقايا رصيف بحري مبني من حجارة منحوتة متوسط أبعادها (١٠٠×٥٠×٤٠) سم ، وهو مغمور حالياً في المياه إلى عمق (١) م تقريباً في أعلى مَدّ بحري ، مما يشير إلى أنه وحاجز الأمواج الغربي من عصر واحد . ونجد مثيلاً لذلك في رصيف « رأس الغدرة » المغمور في جزيرة « أرواد » إلى نفس العمق ، وهذا يؤكد عودة الزمن بهما إلى عصر البرونز .

٥ - أعمدة وحجارة منحوتة مغمورة (الموقع رقم - ٩)

يتناثر في هذا المكان بعض الأعمدة ، وينتشر حولها عدد من الحجارة المنحوتة ، وجميعها من مادة الصخر المحلي . ويظهر أن الأمواج قد جرفتها من الحافة الإنهدامية المرتفعة لهذا الشاطىء ، الذي نرى فيه العديد من العناصر المعمارية المشرفة على البحر .

٦ - إنشاءات مرفئية (الموقع رقم - ١٠)

نجد في حافة هذا الشاطىء المرتفعة العديد من الأساسات المعمارية ، التي تمتد إلى مسافة (١٥٠) م شرقي الرصيف المغمور ، مما يشير إلى وجود إنشاءات مرفئية كانت قائمة حول « ميناء الزاوية » ، ولربما كانت مخازن أو مستودعات أو سوراً يحيط بالمدينة . والحفريات الأثرية في هذا المكان هي الكفيلة بكشف هوية هذه المرافق البحرية .

هذا ما سمح لي وقتي الضيق بمشاهدته ، والتعرف عليه ، وتقصي أخباره ، من معالم حضارية ، ومرافق بحرية في مرسى البسيط الكبير . وأعتقد أنه لازال هنالك الكثير من الآثار المجهولة ، تنتظر من يكشف النقاب عنها ، لتمدنا بمعلومات أكثر مما توصلنا إليها في بحثنا هذا ، الذي أكد لنا أن الإنشاءات البحرية في «ميناء الزاوية» تعود إلى ما قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢) م على الأقل ؛ حوالي عام ١٣٦٥ ق.م

وهذا يدعونا إلى معرفة نتائج التنقيبات والأبحاث الأثرية ، التي تمت في هذا الموقع حتى الآن ، لنتمكن من معرفة حقيقة توضع هذه الآثار ، وكشف هويتها ، وتحديد نوع وعصر الحضارة ، التي كانت قائمة في رأس البسيط .

سابعاً - ملخص نتائج التنقيبات والأبحاث الأثرية في رأس البسيط

أسفرت التنقيبات الأثرية للموسم الأول في رأس البسيط ، والتي نُفذت عام ١٩٧١ م في الشمال والشمال الشرقي من الأكربول ، عن وجود بقايا سكن مستمر ، تمتد من القرن الرابع ، إلى القرن الثامن والتاسع قبل الميلاد . أما اللقى والآثار المكتشفة في هذا الموسم ، فهي مختلفة ومتنوعة ، نوجزها على الشكل التالي :

أ - العصر الروماني

عُثر من هذا العصر على، بقايا كنيسة بأبواب ونوافذ وعلى أحد أبوابها نحت صليب مالطي ، وتابوتان ، وجرار . ومن العصر الروماني المتأخر ، وجُدت أجزاء أحواض فخارية مختومة بأسماء غير معروفة من قبل ، من القرن الثالث أو مطلع الرابع الميلادي . وأما العصر الروماني القديم ، فالشاهد عليه خزف برغامي مختّم وغير مختّم ، وَدِنّ ، وإناء طقسي من النوع المعروف باسم (كيرنوس) ، فضلاً عن السرج الفخارية المصورة ذات المثقب المحلزن ، والوزنات المختومة ، وغيرها .

ب - العصر الهلنستي

تم العثور من هذا العصر ، على أعناق جرار مختّمة من « رودس » و« كنيد » ، و« تاسوس » . ومنها البرغامي غير المختّم ، والمخدّد ، وذو الطلاء الأحمر ، والأسود ذو البريق المعدني ، وغيرها .

ج - العصر الكلاسيكي

وجد جزء من سراج أتيكي ، يعود إلى القرن الرابع أو الخامس قبل الميلاد .

د - العصر القديم

عُثر من القرن السادس قبل الميلاد ، على كسرة مرطبان أتيكي بشريط ذي أشكال سوداء من (٥٣٠-٥٢٠) ق.م ، وكسرة قدح أتيكي مُن (٥٤٠-٥٣٠) ق.م ، وعدة أجزاء من أقداح أيونية ذات الشفاه ، وكسرة من فخار جزيرة « خيوس » ، وكسرة «روديسية» ربما من حوالي عام (٦٥٠-٥٨٠) ق.م ، وغيرها . كما وجُد من القرن السابع قبل الميلاد ، مخلفات من كسر فخار «قبرصية» ، وبعض الآنية من شرقي اليونان ؛ من الطراز المتأثر بالشرق .

هـ - العصر الهندسي

إن الطراز الهندسي اليوناني ، ممثل فقط بجزء من « سكيفوس » ولعله من منطقة بحر إيجة ، يعود لآخر القرن الثامن قبل الميلاد . وبجزء آخر يمكن أن يعود لقدح مزين بأنصاف دوائر مدلاّة ، من نفس العهد . والطراز الهندسي القبرصي ، ممثل بعدد من الكسر ، وعلى الأخص بآنية جنائزية مجزأة من القرن الثامن ، إن لم تكن من النصف الثاني من القرن التاسع قبل الميلاد . وثمة كسرات أُخرى مزينة بالنجوم أو المربعات أو المتصالبات ، هي بصورة مؤكدة من الطراز الهندسي القبرصي[٩٥] .

كل ما سبق ، يؤكد الإتصال البحري القديم ، وتنوع التجارة البحرية ، بين رأس البسيط والموانىء التي شُحنت منها تلك اللقى ، ليتم تداولها عادة ، بين عدة موانىء ، حتى استقرت حيث وُجدت ، منذ أمد بعيد .

وفي موسم عام ١٩٧٢ م وجُدت آثار من العصر الهلنستي؛ منها حقة من « تاسوس » ، وقطعة أتيكية . ومن آثار القرن السادس قبل الميلاد ، عُثر

---

٩٥ - بول كوربان ، ترجمة عدنان البني ، التنقيب في رأس البسيط - ١٩٧١ م ، الحوليات الأثرية - ج.ع.س ، مجلد - ٢٢ ، سنة - ١٩٧٢ م ، ص : ١٧٩ - ١٨١ .

على أجزاء دمى قبرصية ، وآنية روديسية وأيونية وكورنثية ، وأواني من جزيرة « خيوس » . وأما آثار القرن السابع قبل الميلاد ، فتتمثل في الأواني القبرصية ، ونماذج من الطراز ما تحت الهندسي المُمَشّط من شرقي اليونان ، وكسر فخارية روديسية من النموذج المزين بالتيس البري . ودلت تنقيبات موقع المينا (ميناء الزاوية) ، على وجود فخار شرقي اليونان وأواني دفن الموتى ، والتي تعود إلى هذه الفترة ، بعضها من فخار شرقي قبرص . وكُشف في بعض نواحي التل ، على كسر وقطع قبرصية ، تعود للقرن الثالث عشر قبل الميلاد . وكذلك عُثر على كسر ، من نماذج ، القرن الخامس عشر قبل الميلاد . وهذا مؤشر إلى الصلات القوية ، بين قبرص ورأس البسيط ، في القرن الخامس عشر قبل الميلاد[٩٦] .

وهكذا تتضح العلاقة أكثر ، بين شرقي اليونان وجزر بحر إيجة وقبرص من جهة ، ورأس البسيط في القسم الشمالي من شرقي البحر المتوسط من جهة أخرى ، ويعود بها العهد إلى عصر أقدم .

وأما في موسم عام ١٩٧٤ م ، فقد ظهر من العصر الهلنستي عرى مختومة ، وإناء مزين بطريقة اللصق ، ومن النادر مشاهدة مثل تلك الآثار في الشرق ، فهي شبيهة بنماذج أوروبية من الطراز اللاتيني الثاني (٣٥٠-٢٨٠) ق.م ، وهي مواد مستوردة ولاريب في ذلك . وتتمثل اللقى من عهد نهاية عصر البرونز ، والعهد اليوناني القديم ، بكسر الفخار القبرصي الهندسي ، وبعض الاقداح المزينة بأنصاف الدوائر المتدلية المتداخلة ، التي تُكتَشف لأول مرة في رأس البسيط . يضاف إلى ذلك بعضُ اللقى المصرية ، وختم اسطواني من أصل سوري قبرصي ، من القرن الرابع عشر قبل الميلاد . وكثيرٌ من الفخار القبرصي ، والمسيني ، من عصر البرونز الحديث الأول . وهذا يعضد العلاقة الوطيدة ، بين رأس البسيط ، والعالم

---

٩٦ - نفس المصدر السابق، مجلد - ٢٣ ، سنة - ١٩٧٣ م ، ص : ٣٣١ ،

اليوناني ، وقبرص . ويشير إلى علاقات تجارية بعيدة المدى؛ مع مصر في الجنوب ، وأوروبا في الغرب . وبطبيعة الحال ، يعود بتلك العلاقات التجارية ، إلى عصر البرونز .

ولكن في موسم عام ١٩٧٥ م عُثر على كنز من النقود العربية تعود إلى العصر العباسي ، مما يدل على استمرار السكن في رأس البسيط حتى ذلك التاريخ . وتم اكتشاف منشآت تعود إلى العصر الروماني ، والهلنستي ، والفارسي ، وبعض الآثار من القرن السابع والسادس قبل الميلاد . وأما بالنسبة لعصر الحديد المتوسط والحديد الثاني فقد تأكد وجود أربع أو خمس مراحل معمارية يمكن تمييزها عن بعضها ، والطبقة الأكثر عمقاً هي بطبيعة الحال الأقدم ، وتعود إلى العصر القديم . ومعظم اللقى الفخارية والخزف هي من النوع القبرصي ، والرودسي ، واليوناني الشرقي ، وفخار جزر «سوس» ، و«كيوس» ، و«إزمير» ، و«ساموس» و«لسبوس» ، وغيرها من جزر بحر أيجة . وتم العثور على خزف مستوحى من الآشوريين ، ونماذج من الخزف السامري . ووجد في المستويات الأكثر عمقاً ، العديد من كسرات الكؤوس التي تعود إلى جزر «السيكلاد» ، والعصر الهندسي الحديث ، ونماذج قبرصية تعود للعصر الهندسي الثالث (٨٥٠ - ٧٥٠) ق.م ، وبعض قطع من الفخار المصنوع محلياً ، وقطع من الفخار المطلي بطلاء زهري اللون من عصر الحديد الثاني ، وكسرة لصحن من أصل يوناني شبيه بخزف « أثينا » ، وخاصة خزف جزر «أُوبيه» و«قبرص» حوالي عام (٧٥٠ - ٧٠٠) قبل الميلاد .

ويبرهن هذا التنوع الكبير في أنواع الفخار ومصادره الصلات الوطيدة ، بين رأس البسيط وشرقي اليونان وجزر بحر إيجة بصورة خاصة ، وجزر البحر المتوسط عامة ، في الألف الأول قبل الميلاد .

وامتداد الحفرية في موسم هذه السنة ، إلى الشمال والجنوب ، كشف النقاب عن أن الميناء الكبير ، الذي تم العثور عليه في العام المنصرم يمتد في

الإتجاهين . وأن الطول الحالي له ، يتجاوز الخمسة والعشرين متراً ، دون أن يظهر إلى ما يشير إلى أي انقطاع . وقد حددت الجدران ، التي تم اكتشافها ، أربعة غرف . وفي الشمال الغربي ، عُثر على طلاء يمتد من الأرضية حتى الجدار ، ويمكن لهذا الطلاء أن يشير إلى تجهيزات مائية قديمة . ولاشك في أن المقصود بذلك ، هو حاجز الأمواج المبني من حجارة منحوتة ، والبرج الدائري ، والمخازن ، والمستودعات والمرافق البحرية الأخرى المحيطة بميناء الزاوية .

وقد أظهر موسم هذا العام كذلك ، وجود غزارة في انتاج ، مختلف أنواع الخزف القبرصي ، والمحلي . وتم العثور على بعض الحلي ، والوزنات الحجرية ذات الحلقات البرونزية ، المشابهة لما تم العثور عليه في رأس الشمرة ، مما يشير إلى أرتباط وثيق بينهما ، في مجال العمل التجاري . وأما جدران عصر البرونز الحديث ، فقد ظهرت في كل مكان ، مصحوبة بخزف راق وغاية في الجمال ، مما يدل على تقدم وازدهار وصناعة محلية راقية وتجارة رابحة في ذلك العصر . ولكن فقد تعدد خزف عصر البرونز الأوسط الأخير ، الذي يعود إلى القرن السابع عشر قبل الميلاد ، بأشكال مختلفة ، ويتضمن عدداً من كسرات الأواني المزخرفة بزخارف تشكيلية[٩٧] ، مما يلفت النظر إلى قدم السكن والنشاط التجاري الكبير في رأس البسيط ، مع بداية الألف الثانية قبل الميلاد .

وإن أثبتت التنقيبات الأثرية الأخيرة ، أن الإستيطان في رأس البسيط ، يعود إلى القرن السادس عشر قبل الميلاد ، أي إلى بداية العصر المسيني ، حيث تكثر المستوردات اليونانية في هذه الفترة ، فإنها قد دلت أيضاً ، أن هذا المكان لم يُهجر بعد هجمة شعوب البحر ، كما حدث في «أوغاريت» ، بل استمر مأهولاً بالسكان ، منذ القرن الثاني عشر قبل الميلاد .

---

٩٧ - بول كوربان ، تعريب حسن كمال ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٢٦ ، ص : ٢٨٣ - ٢٨٤ .

وفي العصر الهلنستي سكن الناس الساحل ، وقد استولى عليه « بطليموس سوتر » في عام ٣١٣ ق.م ، ومن ثم « بطليموس الثالث » عام ٢٤٧ ق.م . وبعد فترة إضمحلال ، عاد فيه النشاط مجدداً ، في القرنين الثالث والرابع بعد الميلاد .

ومن بين النقود التي وجدت في هذا الموقع ، يعود بعضها إلى القرن السابع ، أي قبل الفتح العربي بقليل . أما النقود العربية العباسية ، فدليل على استمرار السكن في رأس البسيط حتى ذلك التاريخ .

وبعد ذلك ، يظهر الموقع على الخارطة البحرية ، للقرن الرابع عشر والخامس عشر ، تحت اسماء مختلفة ، منها: بولسينوم ، وبوسهان ، وبوسان . وهي تسميات مشوهة للاسم القديم «بوزويدون» ، وقد تحول إلى اسم «البسيط» الحالي ، الذي حوى أسطول «ابراهيم باشا» عام ١٨٣٩ م .

ثامناً - هوية رأس البسيط

وهكذا يتضح لنا مما سبق أن «البسيط» الذي يعتبر أحدث عهداً من «سوكاس» ، وأكثر قدماً من «المينا» ما زال موجوداً رغم مرور موجة شعوب البحر ، كتل كزل ، وابن هاني ، إلا أنه في البسيط ، عُثر فيه على سويات مختلفة من عصر الحديد ، بعكس ابن هاني . فإذا علمنا ، أن «المينا» في السويدية قد أفل نجمها في النصف الأول من القرن السادس ، الذي هو بداية ازدهار بالنسبة لتل سوكاس ، نرى أن الإستيطان لم ينقطع في رأس البسيط ، وهذا يشير إلى أن هذا الموقع الأثري كان يشغل مكاناً مرموقاً على الساحل السوري ، وخاصة مع اليونان وبحر إيجة ، وقد يكون ذلك أكثر صلة إبان العصر القديم[٩٨] .

وبالرغم من أن الآثار المكتشفة في «المينا» على مصب نهر العاصي ، وتل

---

٩٨ - بول كوربان ، تعريب حسن كمال ، الحوليات الأثرية - ج.ع.س ، مجلد - ٣٣ ، ج - ٢ ، ص : ٢٤٩ ، ٢٥١ .

«سوكاس» في سهل جبلة ، وتل «كزل» في سهل عكار ، و«خلدة» في لبنان ، والمواقع الفلسطينية ، تدل على قيام الإتصال التجاري بين بلاد اليونان والشرق الأوسط ، اعتباراً من بداية العصر الحديدي حوالي عام ١٢٠٠ ق.م ، فإن حفريات رأس البسيط ، قد أسفرت عن وجود استيطان بشري ، ونشاط حضاري ، يعود إلى زمن أقدم من عصر البرونز الوسيط (١٧٥٠-١٣٥٠) ق.م ، إضافة إلى قيام صلات محلية مع « أوغاريت » و« مصر » ، وأخرى بعيدة المدى مع جزر البحر المتوسط . وهذه العلاقات التجارية ، هي بطبيعة الحال من زمن أقدم من العصر المسيني ، الذي يبدأ في اليونان بالواقع ، من منتصف الألف الثانية قبل الميلاد وحتى نهايته تقريباً .

وإذا أخذنا بعين الإعتبار ، أن حاجز الأمواج الغربي في « ميناء الزاوية » باتباع القاع الصخري ، يشير إلى أن هذا الإنشاء البحري من بناء الفينيقيين ، فإن عدم تطبيق نظام الميناء المزدوج ، وقلة الآثار الفينيقية المكتشفة في حفريات رأس البسيط[٩٩] ، لا تؤكد البناء الفينيقي لهذا الأثر البحري . ولكن تصميم الرصيف الشرقي من «ميناء الزاوية» المغمور في ماء البحر إلى عمق (١) م تقريباً ، والقسم المبني من حجارة منحوتة في حاجز الأمواج الغربي لهذه الميناء والمغمور إلى حوالي نفس العمق ، نجد مثيلاً لها في أساسات الأبنية المغمورة في جزيرة «أرواد» ومرفأ «تبة الحمام» و«كارنة» وغيرها ، وهذا يشير إلى وحدة الأسلوب في تنفيذ الإنشاءات البحرية ، على نفس مبدأ الفن الفينيقي المحلي ، قبل ارتفاع مستوى سطح البحر بمعدل (٢)م على الأقل .

ونحن نعلم ، أن طريق التجارة في العالم القديم كان يمر عادة عبر فينيقيا ، وأن الموانىء الفينيقية كانت صلة الوصل بين العالم اليوناني ومصر ، وحلقة لإتصالات بعيدة المدى مع الشرق الأقصى ، عبر طريق القوافل ، إلى

٩٩ - نفس المصدر السابق ، ص : ٢٥٠ .

عالم البحر المتوسط ، منذ أقدم العصور . وإنْ تحول البحر المتوسط إلى بحيرة فينيقية في مستهل الألف الأول قبل الميلاد ، واختصت جزيرة « أرواد » بالتجارة مع شمالي البحر المتوسط وبحر إيجة ، وأن « صور » قد انفردت بجنوبه وغربه ، وَحَلَّتا محل « كريت » في طول البحر القديم وعرضه ، فإن اليونانيين لم يبدؤوا في إيجاد موطىء قدم لهم في الساحل الفينيقي ، إلا اعتباراً من منتصف القرن التاسع قبل الميلاد . وسجل المؤرخون أن الفينيقيين لم يطلبوا منهم ذلك[100] ولكن العلاقات التجارية فيما بينهم تعود إلى زمن أقدم .

ومن جهة أخرى ، فإن كان في ما يخبرنا به «هيرودوت» ، حول قصة بناء مدينة «بوزويدون» صدق الخبر ، فهي في الواقع ، ليست تماماً بالشكل الذي يذكره ، من اعتبار بناء مدينة كاملة من شخص يوناني واحد . بل من المحتمل أن تكون هذه الشخصية التجارية المرموقة ، قد حلت فعلاً في رأس البسيط ، وأقامت لها مقراً ، وَسَيَّرتْ تجارة رابحة ، وكان لها دور كبير في توطيد العلاقات التجارية المميزة ، بين اليونان وشمالي الساحل الفينيقي ، في العصر المسيني . مما أضفى فيما بعد شرف بناء مثل هذه المدينة ، إلى هذا الشخص الأسطوري ، الذي كان له على ما يظهر تجارة دولية وسمعة عالمية واسعة في العالم القديم ، تناقلت أخبارها الأجيال وزادت عليها من خيال الفكر اليوناني الخصب ، حتى وصلتنا بالشكل الذي يُمَجَّدُ فيه الإبداع الفردي الفذ . . . !!!

وحجتنا في ذلك ، أن موقع رأس البسيط الأثري قديم ؛ قدم الحضارة في هذا الساحل . والتنقيبات الأثرية لم تشمله بالكامل ، والحفريات سطحية ، ولا زالت في البداية . وقد أظهرت لنا الأبحاث حتى الآن وجود حضارة محلية في هذا الموقع الأثري ، تعود إلى عصر البرونز الوسيط ، وهي سابقة للعصر المسيني ، كما أن عدم مشاهدة الميناء الفينيقي المزدوج في هذا المكان

١٠٠ ـ جان ـ بول ري ـ كوكويس ، أرواد والمنطقة المحيطة بها ، ص : ٩٧ .

ليس شرطاً عاماً ولازماً في جميع الأحوال ، بل يعود ذلك بطبيعة الحال إلى مواصفات الساحل بالدرجة الأولى؛ فحيث لا يوجد الشاطىء المناسب في بعض الحالات ، نجد أحياناً الخليج الطبيعي أو المرسى المفتوح ، وعادة ما نرى الميناء والمرسى الخارجي أو التبادلي . وهذا ما نراه مطبقاً تماماً في رأس البسيط ؛ إذ يوجد « ميناء «الزاوية» ، و«مرسى الحبق» التبادلي ، وشاطىء «مرسى الزاوية» الكبير. أما قلة العثور على الآثار الفينيقية في رأس البسيط ، فمرد ذلك يعود ، إلى أن الأبحاث والدراسات ، لم تستكمل بعد . وقد طغت المستوردات اليونانية ، والمخلفات الغزيـرة اللاحقة ، على ما هو فينيقي ومحلي ، بسبب العلاقات التجارية الكبيرة الملموسة ، بين الشمال الفينيقي والعالم اليوناني . ولكن في البحر ، فقد تُسفر التحريات عن وجود آثار فينيقية ، لغزارة حطام الفخار ومخلفات السفن ، التي تنتشر ، على مساحات واسعة ، في قاع البحر .

إذن ، يمكن أن نقول ونحن على بينة ، أن بناء الإنشاءات المرفئية في رأس البسيط ، من تصميم وتنفيذ محلي ، على غرار المرافق البحرية ، في الساحل الفينيقي . وهذا يؤكد ، بطبيعة الحال ، أن بناء هذا الموقع الأثري الهام؛ في وقت محدد ، ومكان معين ، بمجهود فرد يوناني ، أمر بعيد الإحتمال . ويرجح بنفس الوقت ، إن كان في رواية «هيرودوت» بعض من الحقيقة ، أن لا يعدو كونه الإشارة إلى التواجد اليوناني المبكر في رأس البسيط ، وأن أية إنشاءات معمارية خاصة ، أو مرافق بحرية عامة ، قد نُفذت بأيدي ماهرة ، وخبرة حاذقه ، ويظهر عليها تأثير الفن الفينيقي .

ختام

هذه الموانىء والمراسي والملاجىء والمحطات التجارية ، التي تتجمع كحبات عنقود كثيف في عريشة مستقيمة تنتشر على شاطىء ساحل القطر العربي السوري ، هي لآلىء عقد ثمين تتلألأ في جيد عروس ، كثغور الساحل الفينيقي في شرقي البحر المتوسط . ولاشك في أن المرافق البحرية الفينيقية الأخرى ، كانت كذلك في كل مكان وجد الفينيقيون فيه ، في حلهم وترحالهم .

فقد كان للفينيقيين في «أرواد» و«صيدا» موانىء مزدوجة ، في كل زمان ومكان؛ منذ أن بدؤوا رحلتهم من الخليج العربي ، للبحث عن حقول «إيل» في الغرب ، حيث تغيب الشمس في مصب الأنهر ، حوالي عام (٧٠٠٠) ق.م ، حتى وصلوا إلى المحيط الأطلسي ، وانكلترا ، وجنوب أفريقيا ، بحدود الألف الأول قبل الميلاد . ولربما وصلوا إلى أمريكا ، وطافوا حوال الكرة الأرضية عن غير قصد ، وانتهت رحلتهم على ما يظهر عند جزيرة « إيستر» وجزر « سيليبس » ، لعدم إمكانية متابعة السير في الإتجاه المستمر نحو الهدف المقصود[١٠١] . ونحن على يقين حتى الأن ، أن هذه الدراسة المتواضعة التي بين أيدينا ، هي أول محاولة لدراسة المرافق البحرية القديمة في ساحل القطر العربي السوري ، ولربما الأولى من نوعها في العالم العربي .

وهذا البحث ، الذي يعتمد على مشاهدات حقيقية تحت سطح البحر ، هو حصيلة عمل فردي ، ومنفذ بإمكانات خاصة ، وبحاجة إلى دراسة

---

١٠١ ـ عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، ص : ٢٥٨ .

علمية دقيقة أخرى أكثر تفصيلاً ، من قبل المتخصصين بعلم الآثار . وإن متابعة مثل هذه المبادرات في شمال الساحل الفينيقي ، وعلى طول امتداد الخط التجاري الفينيقي ، من خلال تتبع جميع مراحل رحلة الفينيقيين البحرية الطويلة نحو الغرب ، من الطبيعي أن تكشف لنا عن معلومات مجهولة ، وتبين لنا مآثر عديدة للفينيقيين غير معلومة من قبل . كما أنها تحيطنا علماً بتفاصيل قيمة عن حضارة رائدة ، أنارت للبشرية مشعل التقدم والرقي والإزدهار ، منذ أقدم العصور .

وها نحن نكون قد بدأنا الخطوة الأولى في مجهودنا هذا ، واستهلينا عملنا بدراسة «النهر الكبير» ، وتابعنا التقصي والشرح بالتفصيل أولاً بأول ، لكل ما سمح لنا وقتنا من معرفته والتعرف عليه وما أُحطنا به علماً ، حتى انتهينا إلى مرافق رأس البسيط ، لكنها ليست آخر العنقود . .؟ ؟

فإلى خرائب «أورانجوك» على الحدود السورية التركية يجب أن توجه الأنظار ، حيث لم تسمح لنا الظروف من الوصول إلى هذه المنطقة لتدقيق معالم شاطىء هذا الموقع الأثري ، الذي نتوقع أن نجد فيه أيضاً نوعاً ما من المرافق البحرية التي تخص « خيمولو » من قرى وضواحي «أوغاريت» ، في نهاية المطاف . . . !!!

المشاهدة واقع ، والواقع لا يمكن إنكاره أو الغفلة عنه والتشكيك فيه ، لكن عند الإستنتاج يُخطىء الإنسان ويصيب . . . !!! فهذه الأرض الطيبة المعطاءة ، التي نعيش عليها ونستنشق هواءها ونتنعم بما تجود به علينا فنستمد منه وجودنا ، لها حق علينا هو دين في رقابنا واجب الوفاء ، يتمثل في الحفاظ على تراثها وتقصي تاريخها وصَوْنِ ثرواتها والدفاع عنها بكل غالٍ ورخيص . وهذا أقل ما يمكن تقديمه من بذل وعطاء وتضحية ، ويجب أن يكون ميراث كل ابن بار؛ تَتَفتّح عيناه عليها لأول مرة ، ينتمي إلى هذه الأمة ، ويعيش على هذا الثرى .

وقد شهدت هذه الأرض لقاء وتمازج وتفاعل حضارات وشعوب شتى ،

حتى لم يبقَ من هذه الأرض وطأة قدم ، إلا ويمكن العثور فيها على آثار من عبر هذا الجسر ، من إنسان العصر القديم ، الذي احتوته وذاب في أحضان شعب هذه الأرض ، منذ أقدم العصور . وهذه الأقوام التي هي من أصل عربي واحد ، قَرَّبَ فيما بينها الشعور بالقرابة واللغة العربية الأم ، بعد أن تبلور ذلك في لغة القرآن الكريم إثر الفتح العربي ، لا يمكن أن تجد بديلاً عن وحدة الهدف بالوحدة ، إلا العمل على تحقيقها؛ أرضاً ، ولغة ، وشعباً . ونحن نعلم ، أن عوامل الإلتقاء والتقارب ، بين أقوام الشعب الواحد ، عديدة ولا يمكن حصرها؛ تُوحِّد بين الجماعات ولا تُفرِّق ، تُقَرِّب ، بين الأقطار ولا تُبعِد ، تحقق مبدأ العربية بدلاً من السامية والحامية ، وتنادي بمبدأ العروبة . وهذا يرسخ عقيدتنا كعرب ، لنا تاريخنا ، وتراثنا ، ولغتنا ، وحضارتنا التي أسهمت في الحضارة الإنسانية ، على مَرِّ العصور[١٠٢] .

إذن نرى مما سبق ، ويتأكد لنا من دراستنا هذه ، أن وحدة الفكرة في بناء الموانىء المزدوجة ، وَتَبَنِّي مبدأ إيجاد الملجأ والمأوى والملاذ عند الفينيقيين ، والتي نقلوها معهم ونفذوها أينما حلُّوا ، في رحلتهم الطويلة من الخليج العربي نحو الغرب ، حتى تحول البحر الأبيض المتوسط إلى بحيرة فينيقية ، وعبروا مضيق جبل طارق إلى المحيط الأطلسي فيما بعد ، تحقق على الدوام قديماً وحديثاً وفي المستقبل ، وحدة الهدف في وطننا العربي الكبير؛ من الخليج العربي إلى المحيط الأطلسي . وهذا ما يجب أن نادي ونتمسك به على مر الأيام ، لأنه أمل كل إنسان عربي ، يحيا على هذه الأرض الخيرة .

---

١٠٢ - نفس المصدر السابق ، ص : ٢٥٩ - ٢٦٤ .

« مراجع البحث »

١ - ليونيل كاسون ، رواد البحار ، ترجمة جلال مظهر ، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر ، القاهرة - نيويورك ، دار نهضة مصر ، أيار - ١٩٦٠ م .
٢ - السير جون . آ . هامرتن ومجموعة من العلماء ، تاريخ العالم ، ج - ١ ، ترجمة إدارة الترجمة بوزارة المعارف المصرية ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، سنة - ١٩٤٨ م .
٣ - فراس السواح ، لغز عشتار ، سومر للدراسة والنشر والتوزيع ، قبرص - نيقوسيا ، الطبعة الأولى ، سنة - ١٩٨٥ م
٤ - جورج باس ، رواد الملاحة والإبحار في البحر الأبيض المتوسط والشرق الأدنى ، نشرة خاصة باللغة الإنكليزية ، فصل رقم - ٢ .
٥ - جورجيو فينياتي ، السفن ، ترجمة أحمد الأورفلي ، إديتريد - جنيف ، سنة - ١٩٧٦ م .
٦ - د . محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، الطبعة الثانية ، بيروت ، سنة - ١٩٨٢ م .
٧ - د . أحمد سوسة ، العرب واليهود في التاريخ ، العربي للإعلان والطباعة والنشر ، الطبعة الثانية ، دمشق ، سنة - ١٩٧٣ م .
٨ - القانون الدولي العام - قانون البحار ، وما تحدده إتفاقيات البحر الإقليمي .
٩ - جان - بول ري - كوكويس ، جزيرة أرواد والمنطقة المحيطة بها في العهد اليوناني والروماني والبيزنطي ، باريس - بيروت ، سنة - ١٩٧٥ م .
١٠ - موريس دونان ، نسيب صليبي ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٧ ، سنة - ١٩٥٨ م .
١١ - موريس دونان ، ترجمة عدنان البني ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ١٤ ، سنة - ١٩٦٤ م .
١٢ - آنور فروست ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ١٤ ، القسم الأجنبي ، سنة - ١٩٦٤ م .

١٣ - عميد حسين حجازي ، جزيرة أرواد والجذور الفينيقية ، دار أماني للطباعة والنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، طرطوس ، سنة - ١٩٨٩ م .
١٤ - وثيقة باللغة الفرنسية عن دائرة المعارف الفرنسية ، يُعتقد أنها للعالم الأثري « دوسو » ، ترجمة السيد « جورج دكر » مدير ناحية « جزيرة أرواد » في عهد الإنتداب الفرنسي ، سنة - ١٩٣٨ م .
١٥ - آنور فروست ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، المخطط - ٣ ، الصورة - ٤ ، مجلد - ١٦ ، النص الأجنبي ، سنة - ١٩٦٦ م .
١٦ - نسيب صليبي ، عمريت ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، دمشق ، سنة - ١٩٨٤ م .
١٧ - آثار المنطقة الساحلية ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، النشرة رقم - ٣ .
١٨ - فولفغانغ مولر - فينر ، القلاع أيام الحروب الصليبية ، ترجمة العميد الركن محمد وليد الجلاد ، مركز الدراسات العسكرية ، دمشق ، سنة - ١٩٨٢ م .
١٩ - جبرائيل سعادة ، محافظة اللاذقية - سلسلة بلادنا ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي - ج .ع .س ، دمشق ، سنة - ١٩٦١ م .
٢٠ - أحمد فايز الحمصي ، قلعة المرقب ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، دمشق ، سنة - ١٩٨٢ م .
٢١ - ب .ج . ريس ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، تعريب حسن كمال ، مجلد - ١٠ ، سنة - ١٩٦٠ م .
٢٢ - نفس المصدر إلسابق ، المجلدان - (٨ ، ٩) ، عامي (٥٨ - ١٩٥٩)م .
٢٣ - نفس المصدر السابق ، المجلدان - (١١ ، ١٢ ، ١٣) ، الأعوام (٦١ - ١٩٦٣) م .
٢٤ - نفس المصدر السابق ، مجلد - ١٥ ، ج - ٢ ، سنة - ١٩٦٥ م .
٢٥ - هورست كلينكل ، آثار سورية القديمة ، ترجمة قاسم طوير ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي - ج .ع .س ، دمشق ، سنة - ١٩٨٥ م .
٢٦ - جبرائيل سعادة ، المختصر في تاريخ اللاذقية ، المؤسسة الشرقية للطباعة والصناعة ، اللاذقية ، سنة - ١٩٨٤ م .
٢٧ - د . سلمان قطاية ، نصوص من خيال الظل في حلب ، إتحاد الكتاب العرب ، دمشق ، سنة - ١٩٧٧ م .

٢٨ - ماجد خير بيك ، مختصر تاريخ جبلة ، مطبعة الساحل ، جبلة ، سنة - ١٩٨٠ م .

٢٩ - جبرائيل سعادة ، تعريب بشير زهدي ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٢٩ ، سنة - ١٩٧٦ م .

٣٠ - د . عدنان البني ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٣٣ ، ج - ٢ ، سنة - ١٩٨٣ م .

٣١ - د . عدنان البني ، أوغاريت الجديدة في رأس ابن هاني ، المديرية العامة للآثار والمتاحف .

٣٢ - د . عدنان البني ، نسيب صليبي ، جاك لاغارس ، اليزابيت لاغارس ، رأس ابن هاني أثرياً وتاريخياً ، دمشق ، سنة - ١٩٨٧ م .

٣٣ - كلود شيفر ، رأس الشمرة ، ترجمة فهمي الدالاتي ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، سنة - ١٩٨٠ م .

٣٤ - جبرائيل سعادة ، آثار أوغاريت ، مطبعة الجمهورية ، دمشق ، سنة - ١٩٥٤ م .

٣٥ - الشيخ نسيب وهيبة الخازن ، أوغاريت ، دار الطليعة للطباعة والنشر ، الطبعة الأولى ، بيروت ، سنة - ١٩٦١ .

٣٦ - رأس الشمرة ، البعثة الفرنسية المنقبة ، ترجمة فهمي الدالاتي ، المديرية العامة للآثار والمتاحف - ج .ع .س ، دمشق ، سنة - ١٩٨٠ م .

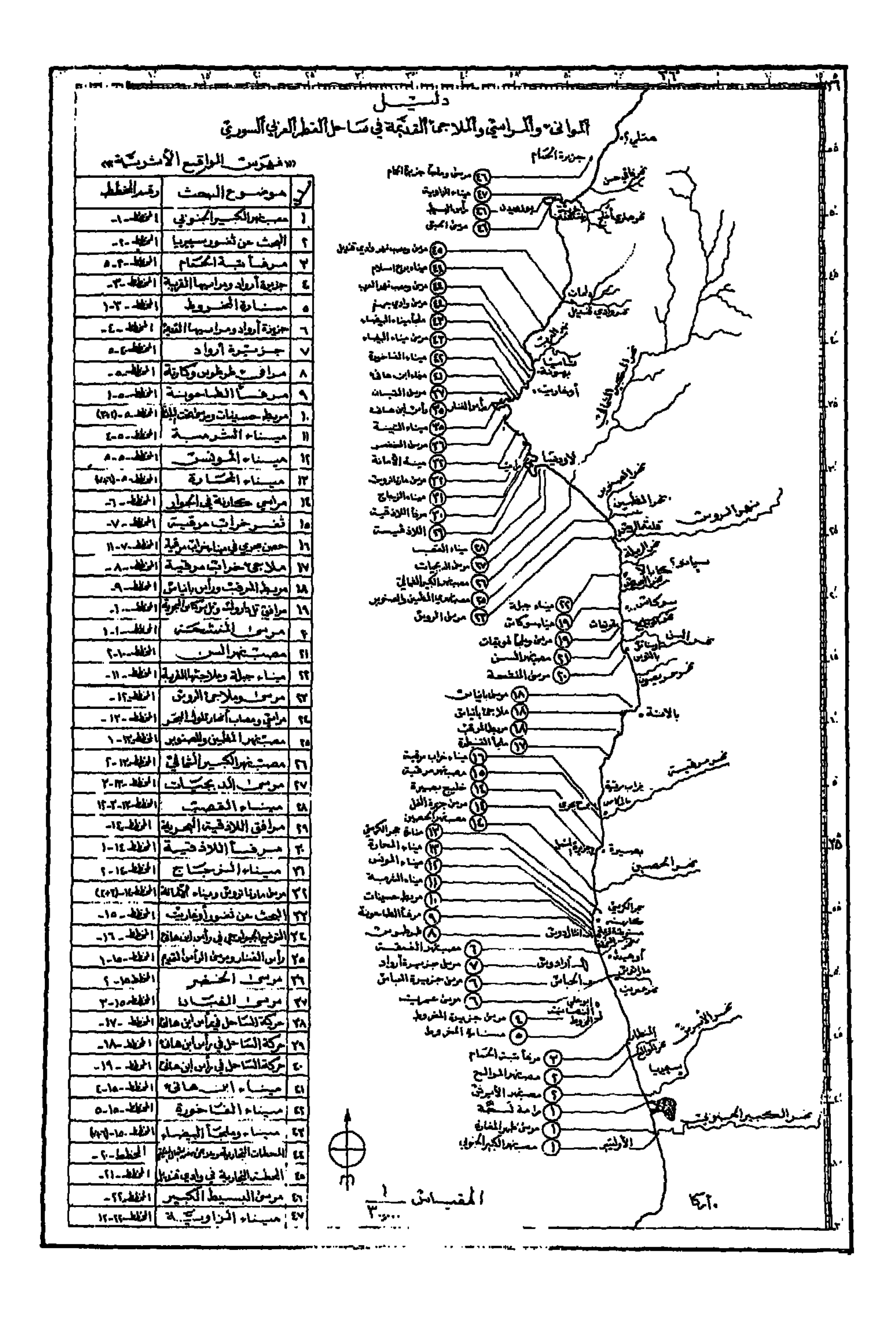
٣٧ - بول كوربان ، تعريب حسن كمال ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٣٣ ، ج - ٢ ، سنة - ١٩٨٣ م .

٣٨ - بول كوربان ، ترجمة عدنان البني ، الحوليات الأثرية - ج .ع .س ، مجلد - ٢٢ ، سنة - ١٩٧١ م .

٣٩ - نفس المصدر السابق ، مجلد - ٢٣ ، سنة - ١٩٧٣ م .

٤٠ - نفس المصدر السابق ، مجلد - ٢٥ ، سنة - ١٩٧٥ م .

٤١ - نفس المصدر السابق ، تعريب حسن كمال ، مجلد - ٢٦ ، سنة - ١٩٧٦ م .



ر	موضوع البحث	رقم المخطط
١	مصب نهر الكبير الجنوبي	المخطط -١-
٢	البحث عن ثغور سيميرا	المخطط -٢-
٣	مرفأ تبة الحمام	المخطط -٢-٥
٤	جزيرة أرواد ومراسيها القريبة	المخطط -٣-
٥	منارة الخروط	المخطط -٣-١
٦	جزيرة أرواد ومراسيها القديمة	المخطط -٤-
٧	جزيرة أرواد	المخطط -٤-٥
٨	مرافئ طرطوس وكارنة	المخطط -٥-
٩	مرفأ الطاحونة	المخطط -٥-١
١٠	مربط حسينات ومرفأ [illegible]	المخطط -٥-(٣+١)
١١	ميناء الشرمبة	المخطط -٥-٤
١٢	ميناء المونس	المخطط -٥-٥
١٣	ميناء المحارة	المخطط -٥-(٦+٧)
١٤	مراسي حكارنة في الجوار	المخطط -٦-
١٥	ثغر خراب مرقية	المخطط -٧-
١٦	حصن بحري في ميناء خراب مرقية	المخطط -٧-١١
١٧	ملاجئ خراب مرقية	المخطط -٨-
١٨	مربط المرقب ورأس بانياس	المخطط -٩-
١٩	مرافئ تل داروك وتل بركات البحرية	المخطط -١٠-
٢٠	مرسى المنشحنة	المخطط -١-١
٢١	مصب نهر السن	المخطط -١-٢
٢٢	ميناء جبلة وملاجئها القريبة	المخطط -١١-
٢٣	مرسى وملاجئ الرويق	المخطط -١٢-
٢٤	مراسي ومصاب أنهار تلول البحر	المخطط -١٢-
٢٥	مصب نهرا الطين والصنوبر	المخطط -١٢-١
٢٦	مصب نهر الكبير الشمالي	المخطط -١٢-٢
٢٧	مرسى الدبجيات	المخطط -١٣-٢
٢٨	ميناء القصب	المخطط -١٣-٢-١٢
٢٩	مرافق اللاذقية البحرية	المخطط -١٤-
٣٠	مرفأ اللاذقية	المخطط -١٤-١
٣١	ميناء الزجاج	المخطط -١٤-٢
٣٢	مرسى مارنا تروش وميناء الأمانة	المخطط -١٤-(٣+٤)
٣٣	البحث عن ثغور أوغاريت	المخطط -١٥-
٣٤	التوضع الجيولوجي في رأس ابن هانئ	المخطط -١٦-
٣٥	رأس الفنار ومرسى الرأس الثيم	المخطط -١٥-١
٣٦	مرسى الخضر	المخطط -١٥-٢
٣٧	مرسى الفيضان	المخطط -١٥-٣
٣٨	حركة الساحل في رأس ابن هانئ	المخطط -١٧-
٣٩	حركة الساحل في رأس ابن هانئ	المخطط -١٨-
٤٠	حركة الساحل في رأس ابن هانئ	المخطط -١٩-
٤١	ميناء ابن هانئ	المخطط -١٥-٤
٤٢	ميناء الفاخورة	المخطط -١٥-٥
٤٣	ميناء وملجأ البيضاء	المخطط -١٥-(٦+٧)
٤٤	المحطات التجارية وبرج اسلام وشبه فنيل	المخطط -٢٠-
٤٥	المحطة التجارية في وادي قنديل	المخطط -٢١-
٤٦	مرسى البسيط الكبير	المخطط -٢٢-
٤٧	ميناء الزاوية	المخطط -٢٢-١٢

صدر للمؤلف

١ - جزيرة أرواد والجذور الفينيقية
(دراسة بحرية - جيولوجية - أثرية - تاريخية

تحت الطبع

١ - الجزء الأول من خيال الظل

للمؤلف قريباً

١ - حياة بحار على سفينة قديمة
٢ - ستة مجلدات نصوص من «خيال الظل»

المحتوى

الفصل الثالث
جزيرة أرواد ومراسيها القريبة منها
(ص ٦١ - ٨٢)

الموضوع صفحة

الفصل الرابع
مرافىء طرطوس
(ص ٨٣ - ٩٨)

الفصل الخامس
كارنة ومرافئها القريبة
(ص ٩٩ - ١١٨)

الفصل السادس
ثغر خراب مرقية
(ص ١١٩ - ١٣٦)

الموضوع صفحة

الفصل السابع
مربط المرقب ورأس بانياس
(ص ١٣٧ - ١٤٤)

الفصل الثامن
ثغور تل داروك وتل سوكاس على البحر
(ص ١٤٥ - ١٧٢)

الفصل التاسع
ميناء جبلة وملاجئها القريبة
ومرسى وملاجىء الروس
(ص ١٧٣ - ١٨٤)

الفصل العاشر
مراسي ومصاب أنهار التلول
(ص ١٨٥ - ٢٠٠)

الفصل الحادي عشر
مرافق اللاذقية البحرية
(ص ٢٠١ - ٢٤٢)

الفصل الثاني عشر
البحث عن ثغور أوغاريت
(ص ٢٤٣ - ٣٢٦)

الفصل الثالث عشر
المحطات التجارية
وملاجىء السفن في الشمال الفينيقي
(ص ٣٢٧ - ٣٣٨)

الفصل الرابع عشر
مرسى البسيط الكبير
(ص ٣٣٩ - ٣٦٢)

